

PROTOCOLUL DIN 2002

la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Statele Părți la prezentul Protocol,

CONSIDERÂND că este oportună revizuirea Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, încheiată la Atena la 13 decembrie 1974, pentru a prevedea despăgubiri mărite, a introduce o răspundere strictă, a stabili o procedură simplificată de actualizare a sumelor corespunzătoare limitelor răspunderii, și pentru a garanta o asigurare obligatorie în beneficiul pasagerilor,

REAMINTIND că Protocolul din 1976 la Convenție introduce dreptul special de tragere ca unitate de cont în locul francului-aur,

NOTÂND că Protocolul din 1990 la Convenție, care prevede despăgubiri mărite și o procedură simplificată de actualizare a sumelor corespunzătoare limitelor răspunderii, nu a intrat în vigoare,

AU CONVENIT după cum urmează:

ARTICOLUL 1

În sensul prezentului protocol:

- (1) „Convenție” înseamnă textul Convenției de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.
- (2) „Organizație” înseamnă Organizația Maritimă Internațională.
- (3) „Secretar General” înseamnă Secretarul General al Organizației.

ARTICOLUL 2

Articolul 1 alineatul (1) din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

- „(1) (a) „transportator” înseamnă o persoană care încheie sau în numele căreia se încheie un contract de transport, indiferent dacă transportul este executat de persoana respectivă sau de un transportator efectiv;
- (b) „transportator efectiv” înseamnă o persoană, alta decât transportatorul, ce poate fi proprietarul, navlositorul sau operatorul navei, care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime; și
- (c) „transportator care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime” înseamnă transportatorul efectiv sau transportatorul, în măsura în care acesta din urmă execută efectiv transportul.”.

ARTICOLUL 3

- (1) Articolul 1 alineatul (10) din Convenție se înlocuiește cu următorul text:
„(10) „Organizație” înseamnă Organizația Maritimă Internațională.”.
- (2) Următorul text se adaugă la articolul 1 alineatul (11) din Convenție:

„(11) „Secretar General” înseamnă Secretarul General al Organizației.”.

ARTICOLUL 4

Articolul 3 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Răspunderea transportatorului

(1) În caz de prejudiciu produs ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, cauzate de un incident maritim, transportatorul este răspunzător în măsura în care prejudiciul suferit de pasagerul respectiv în urma unui astfel de incident nu depășește 250000 de unități de cont, cu excepția cazului în care transportatorul dovedește că incidentul:

(a) a fost cauzat de un act de război, ostilități, război civil, insurecție sau de un fenomen natural cu caracter excepțional, inevitabil și căruia nu i se poate opune rezistență; sau

(b) a fost cauzat în întregime de o acțiune sau o omisiune deliberată a unui terț.

Dacă și în măsura în care valoarea prejudiciului depășește limita menționată mai sus, transportatorul este, de asemenea, răspunzător, cu excepția cazului în care dovedește că incidentul care a cauzat prejudiciul nu s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale.

(2) În caz de prejudiciu produs ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, care nu au fost cauzate de un incident maritim, transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Sarcina dovedirii vinovăției sau a neglijenței revine reclamantului.

(3) În caz de prejudiciu produs ca urmare a pierderii sau deteriorării bagajelor de cabină, transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Prezumția de vină sau neglijență a transportatorului se aplică în cazul unui prejudiciu cauzat de un incident maritim.

(4) În caz de prejudiciu produs ca urmare a pierderii sau deteriorării altor bagaje decât cele de cabină, transportatorul este răspunzător dacă nu poate dovedi că incidentul care a provocat prejudiciul nu a intervenit din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale.

(5) În sensul prezentului articol:

(a) „incident maritim” înseamnă naufragiu, răsturnare, coliziune sau eșuare a navei, explozii sau incendii la bord sau defecțiune a navei;

(b) „vina sau neglijența transportatorului” include și vina sau neglijența prepușilor săi care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu;

(c) „defecțiune a navei” înseamnă orice funcționare necorespunzătoare, avarie sau neconformitate cu normele de siguranță aplicabile a oricărei părți a navei sau a echipamentului aferent, atunci când sunt folosite pentru evacuarea, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor; sau atunci când sunt folosite pentru propulsie, guvernare, asigurarea siguranței în navigație, legare, ancorare, sosire sau plecare de la dană sau loc de ancorare, sau pentru controlul avariilor provocate de inundare; sau atunci când sunt folosite pentru lansarea mijloacelor de salvare; și

(d) „prejudiciu” nu include și daunele punitive sau exemplare.

(6) Răspunderea transportatorului în conformitate cu prezentul articol se referă exclusiv la prejudiciile cauzate de incidente survenite în timpul transportului. Dovedirea faptului că incidentul care a cauzat prejudiciul a avut loc în timpul transportului, precum și a întinderii prejudiciului revine reclamantului.

(7) Nicio dispoziție din această convenție nu aduce atingere dreptului transportatorului la o cale de atac împotriva unui terț și nici nu îi interzice să invoce în apărarea sa o neglijență concurentă, în conformitate cu articolul 6 din prezenta convenție. Nicio dispoziție din acest articol nu aduce atingere dreptului de limitare prevăzut la articolele 7 și 8 din prezenta convenție.

(8) Presumția de vinovăție sau neglijență a unei părți sau atribuirea sarcinii probei uneia dintre părți nu împiedică examinarea probelor în favoarea părții respective.”.

ARTICOLUL 5

Următorul text se adaugă ca articolul 4¹ din convenție:

„Articolul 4¹ Asigurarea obligatorie

(1) Atunci când pasagerii sunt transportați la bordul unei nave înmatriculate într-un stat parte la prezenta convenție, care este autorizată să transporte mai mult de 12 pasageri, și prezenta Convenție este aplicabilă, orice transportator care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime, trebuie să aibă o asigurare sau o altă garanție financiară, cum ar fi o garanție furnizată de o bancă sau o instituție financiară similară, în scopul acoperirii răspunderii ce îi revine în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, prevăzute în cadrul prezentei Convenții. Limita asigurării obligatorii sau a altei garanții financiare trebuie să fie de cel puțin 250000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare situație în parte.

(2) După ce autoritatea competentă a unui stat parte s-a asigurat de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (1), se emite fiecărei nave un certificat care să ateste că o asigurare sau o altă garanție financiară este în vigoare în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții. În cazul unei nave înmatriculate într-un stat parte, acest certificat se emite sau se vizează de către autoritatea competentă a statului de înmatriculare a navei; în cazul unei nave neînmatriculate într-un stat parte, certificatul poate fi emis sau vizat de autoritatea competentă a oricărui stat parte. Acest certificat trebuie să respecte modelul prezentat în anexa la prezenta convenție și să cuprindă următoarele informații:

(a) numele navei, numărul sau literele distinctive și portul de înmatriculare;

(b) numele și sediul principal al transportatorului care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime;

(c) numărul IMO de identificare a navei;

(d) tipul și durata garanției;

(e) numele și sediul principal al asigurătorului sau al altei persoane furnizoare de garanție financiară și, dacă este cazul, locul unde a fost încheiată asigurarea sau constituită altă garanție financiară; și

(f) perioada de valabilitate a certificatului, care nu trebuie să depășească perioada de valabilitate a asigurării sau a altei garanții financiare.

(3) (a) Un stat parte poate autoriza o instituție sau o organizație recunoscută de către acesta să emită certificatul. Această instituție sau organizație trebuie să informeze statul respectiv cu

privire la emiterea fiecărui certificat. În orice caz, statul parte are obligația de a garanta în totalitate caracterul complet și exact al certificatului astfel emis și de a lua măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații.

(b) Un stat parte notifică Secretarului General următoarele:

(i) responsabilitățile specifice și condițiile competenței delegate unei instituții sau unei organizații recunoscute de către statul parte;

(ii) retragerea competenței respective; și

(iii) data de intrare în vigoare a acestei competențe sau a retragerii ei.

O competență delegată nu intră în vigoare mai devreme de trei luni de la data la care s-a depus notificarea în acest sens la Secretarul General.

(c) Instituția sau organizația autorizată să emită certificate în conformitate cu acest alineat trebuie, cel puțin, să fie autorizată și să retragă aceste certificate atunci când condițiile stabilite pentru emiterea lor nu mai sunt îndeplinite. În toate cazurile, instituția sau organizația trebuie să înștiințeze statul în numele căruia au fost emise certificatele despre retragerea acestora.

(4) Certificatul se întocmește în limba sau în limbile oficiale ale statului emitent. În cazul în care limba folosită este alta decât engleza, franceza sau spaniola, textul trebuie să includă și o traducere în una dintre aceste limbi; dacă statul respectiv decide astfel, redactarea în limba sa oficială poate fi omisă.

(5) Certificatul este păstrat la bordul navei, iar o copie a acestuia se depune la autoritățile care țin registrul de înmatriculare a navei sau, în cazul în care nava nu este înmatriculată într-un stat parte, la autoritatea statului care emite sau vizează certificatul.

(6) O asigurare sau altă garanție financiară nu îndeplinește cerințele prezentului articol dacă poate înceta să producă efecte din alte cauze decât expirarea perioadei de valabilitate a asigurării sau a garanției specificate în certificat, înainte de trei luni de la data preavizului prezentat autorităților menționate la alineatul (5), în cazul în care certificatul nu a fost predat autorităților în cauză sau nu s-a emis un nou certificat în perioada menționată. Dispozițiile precedente se aplică, de asemenea, oricărei modificări care face ca asigurarea sau garanția financiară să nu mai îndeplinească cerințele prezentului articol.

(7) Statul de înmatriculare a navei stabilește, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, condițiile de emisie și de valabilitate a certificatului.

(8) Nicio dispoziție a acestei convenții nu trebuie interpretată ca împiedicând un stat parte să se bazeze pe informațiile obținute de la alte state, de la Organizație sau de la alte organizații internaționale, referitoare la situația financiară a asigurătorilor sau a altor furnizori de garanții financiare în sensul prezentei convenții. În astfel de cazuri, statul parte care se bazează pe informațiile respective nu-și poate declina răspunderea ce îi revine în calitate de stat care a emis certificatul.

(9) Certificatele emise sau vizate sub responsabilitatea unui stat parte sunt acceptate de celelalte state părți în sensul prezentei convenții și sunt considerate de către acestea ca având aceeași valoare ca și certificatele emise sau vizate de ele, chiar dacă sunt emise sau vizate pentru o navă care nu este înmatriculată într-un stat parte. Un stat parte poate solicita, în orice moment, consultarea cu statul care a emis sau care a vizat certificatul, în eventualitatea în care consideră că asigurătorul sau garantul numit în certificatul de asigurare nu este capabil, din punct de vedere financiar, să îndeplinească obligațiile impuse de prezenta convenție.

(10) Orice cerere de despăgubire acoperită de asigurare sau de o altă garanție financiară, în temeiul prezentului articol, poate fi formulată direct împotriva asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară. În acest caz, suma menționată la alineatul (1) constituie limita răspunderii asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară, chiar dacă transportatorul sau transportatorul efectiv nu au dreptul la o limitare a răspunderii. Pârâtul poate uza de modalitățile de apărare pe care transportatorul menționat la alineatul (1) are dreptul să le folosească în conformitate cu prezenta convenție (cu excepția celor legate de faliment sau lichidare). Pârâtul poate, de asemenea, invoca în apărarea sa faptul că prejudiciul a fost cauzat de fapta intenționată a asiguratului, dar nu poate invoca niciun alt mijloc de apărare pe care ar fi avut dreptul să-l invoce într-o acțiune intentată de asigurat împotriva lui. În orice caz, pârâtul are dreptul să solicite ca transportatorul și transportatorul efectiv să fie introduși în cauză.

(11) Orice sumă provenită dintr-o asigurare sau altă garanție financiară subscrisă în conformitate cu alineatul (1) trebuie să fie disponibilă exclusiv pentru acordarea despăgubirilor datorate în temeiul prezentei convenții și orice plată efectuată din aceste sume scade valoarea răspunderii provenite din această convenție cu o sumă echivalentă cu cea plătită.

(12) Un stat parte nu trebuie să permită niciodată ca o navă aflată sub pavilionul său și căreia i se aplică prezentul articol să opereze, dacă acesteia nu i s-a emis un certificat în conformitate cu alineatul (2) sau (15).

(13) Sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, fiecare stat parte trebuie să se asigure că, în conformitate cu dreptul său intern, asigurarea sau garanția financiară, în limitele specificate la alineatul (1), este în vigoare pentru fiecare navă autorizată să transporte mai mult de 12 pasageri, indiferent de locul de înmatriculare, care intră sau iese dintr-un port aflat pe teritoriul său, în măsura în care prezenta convenție este aplicabilă.

(14) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (5), un stat parte poate să notifice Secretarului General că, în sensul alineatului (13), nu este obligatoriu ca navele să aibă la bord sau să prezinte certificatul menționat la alineatul (2) atunci când intră sau ies dintr-un port aflat pe teritoriul său, cu condiția ca statul parte care a emis certificatul să fi notificat Secretarului General faptul că deține, în format electronic, documente accesibile tuturor celorlalte state părți, care atestă existența certificatului și permit statelor părți să se achite de obligațiile ce decurg din alineatul (13).

(15) Dacă o navă aflată în proprietatea unui stat parte nu este acoperită de o asigurare sau de o altă garanție financiară, dispozițiile prezentului articol în acest sens nu se aplică în cazul navei respective, însă nava trebuie să dețină la bord un certificat emis de autoritatea competentă din statul de înmatriculare a navei, care să ateste faptul că nava se află în proprietatea statului respectiv și că răspunderea navei este acoperită în limita prescrisă în conformitate cu alineatul (1). Acest certificat respectă, cât mai fidel posibil, modelul prevăzut la alineatul (2).”.

ARTICOLUL 6

Articolul 7 din convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Limita răspunderii în caz de deces sau vătămare corporală

(1) Răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager în sensul articolului 3 nu trebuie să depășească în niciun caz 400000 de unități de cont per pasager pentru fiecare incident în parte. Dacă, în conformitate cu legea statului în care se află instanța sesizată, despăgubirile pot fi plătite eșalonat, suma totală a acestor plăți eșalonate nu poate depăși limita menționată mai sus.

(2) Un stat parte poate stabili limita răspunderii menționată la alineatul (1) prin dispoziții specifice de drept intern, cu condiția ca limita răspunderii prevăzută la nivel național, dacă există, să nu fie inferioară celei prevăzute la alineatul (1). Un stat parte care face uz de posibilitățile prevăzute în acest alineat trebuie să informeze Secretarul General cu privire la limita răspunderii stabilită sau la faptul că nu există o astfel de limită.”.

ARTICOLUL 7

Articolul 8 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Limita răspunderii în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor și a vehiculelor

- (1) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor de cabină nu trebuie să depășească în niciun caz 2250 de unități de cont per pasager pentru fiecare transport.
- (2) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a vehiculelor, inclusiv a bagajelor transportate în interiorul sau deasupra acestora, nu trebuie să depășească în niciun caz 12700 de unități de cont per vehicul pentru fiecare transport.
- (3) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje decât cele menționate la alineatele (1) și (2) nu trebuie să depășească în niciun caz 3375 de unități de cont per pasager pentru fiecare transport.
- (4) Transportatorul și pasagerul pot conveni ca răspunderea transportatorului să fie redusă cu o sumă care să nu depășească 330 de unități de cont în caz de deteriorare a unui vehicul și 149 de unități de cont per pasager în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje, sumele respective deducându-se din valoarea pierderii sau a despăgubirii.”.

ARTICOLUL 8

Articolul 9 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Unitatea de cont și conversia

- (1) Unitatea de cont menționată în prezenta convenție este dreptul special de tragere, așa cum este definit de Fondul Monetar Internațional. Sumele menționate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4 *bis* alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 sunt convertite în moneda națională a statului în care se află instanța sesizată, pe baza valorii monedei respective în raport cu dreptul special de tragere la data hotărârii sau la o dată stabilită de comun acord de către părțile implicate. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte care este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internațional în vigoare la data respectivă pentru operațiunile și tranzacțiile sale. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte care nu este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în modul stabilit de acel stat parte.
- (2) Cu toate acestea, un stat care nu este membru al Fondului Monetar Internațional și a cărui legislație nu permite aplicarea dispozițiilor alineatului (1) poate, la data ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la prezenta convenție, dar și ulterior, să declare că unitatea de cont prevăzută la alineatul (1) este egală cu 15 franci-aur. Francului-aur menționat în acest alineat îi corespund 65,5 miligrame de aur cu o finețe de nouă sute la mie. Conversia francului-aur în moneda națională se face în conformitate cu legislația statului respectiv.

(3) Calculul menționat la ultima teză de la alineatul (1) și conversia menționată la alineatul (2) se fac astfel încât, în măsura posibilului, să exprime în moneda națională a statului parte aceeași valoare reală pentru sumele prevăzute la articolul 3 alineatul (1), articolul 4¹ alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8, așa cum ar rezulta din aplicarea primelor trei teze de la alineatul (1). Statele comunică Secretarului General metoda de calcul în conformitate cu alineatul (1) sau rezultatul conversiei în conformitate cu alineatul (2), după caz, la depunerea instrumentului de ratificare, acceptare sau aprobare a prezentei convenții sau de aderare la aceasta și de fiecare dată când se produce o schimbare a acestei metode de calcul sau a rezultatelor.”.

ARTICOLUL 9

Articolul 16 alineatul (3) din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Motivele suspendării sau întreruperii termenului de prescripție sunt reglementate de legea statului unde se află instanța sesizată; însă, în niciun caz, o acțiune intentată în temeiul acestei convenții nu poate fi introdusă după expirarea oricăruia dintre termenele de mai jos:

(a) cinci ani de la data debarcării pasagerului sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcție de care este cea mai recentă; sau, dacă această dată este anterioară,

(b) trei ani de la data când reclamantul a luat cunoștință sau ar fi trebuit, în mod normal, să ia cunoștință de vătămarea corporală, pierderea sau daunele provocate de incident.”.

ARTICOLUL 10

Articolul 17 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17

Instanța competentă

(1) O acțiune intentată în temeiul articolelor 3 și 4 din prezenta convenție trebuie introdusă, la alegerea reclamantului, pe lângă una dintre instanțele enumerate mai jos, cu condiția ca aceasta să fie situată într-unul dintre statele părți la această convenție și, în statele în care pot fi sesizate mai multe instanțe, în conformitate cu dreptul intern al fiecărui stat parte în materie de competență jurisdicțională:

(a) instanța din statul în care se află reședința obișnuită sau sediul principal al pârâtului, sau

(b) instanța din statul în care se află locul de plecare sau cel de destinație, conform contractului de transport, sau

(c) instanța din statul în care se află domiciliul sau reședința obișnuită a reclamantului, dacă pârâtul are un sediu în acel stat și se află sub jurisdicția acestuia, sau

(d) instanța din statul în care s-a încheiat contractul de transport, dacă pârâtul are un sediu în acel stat și se află sub jurisdicția acestuia.

(2) Acțiunile intentate în temeiul articolului 4¹ din prezenta convenție sunt introduse, la alegerea reclamantului, pe lângă una dintre instanțele competente pentru introducerea unei acțiuni împotriva transportatorului sau a transportatorului efectiv, în conformitate cu alineatul (1).

(3) După producerea incidentului care a cauzat prejudiciul, părțile pot cădea de acord ca cererea de despăgubire să fie înaintată unei alte jurisdicții sau să fie supusă arbitrajului.”.

ARTICOLUL 11

Următorul text se adaugă ca articolul 17¹ din Convenție:

„Articolul 17¹

Recunoașterea și executarea hotărârilor

(1) Orice hotărâre pronunțată de o instanță competentă în conformitate cu articolul 17, care este executorie în statul de origine unde nu mai poate face obiectul unei căi de atac ordinare, este recunoscută în toate celelalte state părți, cu excepția următoarelor cazuri:

(a) în cazul în care hotărârea a fost obținută în mod fraudulos; sau

(b) în cazul în care pârâtul nu a fost înștiințat într-un termen rezonabil și nu a avut posibilitatea de a-și susține apărarea.

(2) O hotărâre recunoscută în conformitate cu alineatul (1) este executorie în fiecare stat parte de îndată ce se îndeplinesc procedurile necesare din respectivul stat. Aceste proceduri nu trebuie să permită o reexaminare pe fond a cererii.

(3) Un stat parte la prezentul protocol poate aplica alte norme pentru recunoașterea și executarea hotărârilor, cu condiția ca acestea să aibă ca efect recunoașterea și executarea hotărârilor cel puțin în aceeași măsură ca și pe baza alineatelor (1) și (2).”.

ARTICOLUL 12

Articolul 18 din convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 18

Nulitatea dispozițiilor contractuale

Sunt nule și neavenite toate dispozițiile contractuale stabilite înaintea incidentului care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pierderea sau deteriorarea bagajelor sale, tinzând să exoneraze orice persoană răspunzătoare în conformitate cu prezenta Convenție de răspunderea față de pasager sau să fixeze limite ale răspunderii inferioare celor stabilite de această convenție, cu excepția celor prevăzute la articolul 8 alineatul (4) sau tinzând să transfere sarcina probei ce incumbă transportatorului sau transportatorului efectiv sau având ca efect restricționarea opțiunilor menționate la articolul 17 alineatul (1) sau (2); cu toate acestea, nulitatea acestor dispoziții nu implică nulitatea contractului de transport, care rămâne sub incidența dispozițiilor prezentei Convenții.”.

ARTICOLUL 13

Articolul 20 din Convenție se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 20

Daune nucleare

Nimeni nu este considerat răspunzător, în sensul prezentei convenții, pentru prejudiciile cauzate de un accident nuclear:

(a) dacă operatorul unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în temeiul Convenției de la Paris din 29 iulie 1960 privind răspunderea civilă în domeniul energiei nucleare, astfel cum a fost modificată prin Protocolul adițional din 28 ianuarie 1964, sau în

temeiul Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare sau în temeiul oricărui act de modificare sau protocol în vigoare aferent acestora; sau

(b) dacă operatorul unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în temeiul legislației naționale care reglementează răspunderea pentru daune de acest tip, cu condiția ca legislația respectivă să fie, în toate privințele, la fel de favorabilă persoanelor susceptibile de a suferi prejudicii ca și Convenția de la Paris, cea de la Viena sau alte acte de modificare sau protocoale în vigoare aferente acestora.”.

ARTICOLUL 14

Modelul certificatului

- (1) Modelul certificatului prevăzut la anexa la prezentul protocol se încorporează ca anexă la Convenție.
- (2) Următorul text se adaugă la articolul 1¹ s din Convenție:

„Articolul 1¹

Anexă

Anexa la prezenta Convenție face parte integrantă din aceasta.”.

ARTICOLUL 15

Interpretarea și aplicarea

- (1) Între părțile la prezentul Protocol, Convenția și prezentul Potocol se citesc și se interpretează împreună ca un singur instrument.
- (2) Convenția, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, se aplică numai cererilor de despăgubire în urma unor evenimente care se produc după intrarea în vigoare pentru fiecare stat a prezentului Protocol.
- (3) Articolele 1-22 din Convenție, astfel cum sunt revizuite prin prezentul protocol, împreună cu articolele 17-25 din prezentul protocol și anexa la acesta, constituie și sunt denumite Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

ARTICOLUL 16

Următorul text se adaugă la articolul 22¹ din Convenție:

„Articolul 22¹

Dispoziții finale ale Convenției

Articolele 17-25 ale Protocolului din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor constituie clauzele finale ale acestei convenții. În prezenta convenție, referirile la statele părți constituie referiri la statele părți la acest Protocol.”.

DISPOZIȚII FINALE

ARTICOLUL 17

Semnare, ratificare, acceptare, aprobare și aderare

- (1) Prezentul Protocol este deschis pentru semnare la sediul Organizației între 1 mai 2003 și 30 aprilie 2004, iar apoi rămâne deschis pentru aderare.

- (2) Statele își pot exprima acordul de a deveni parte la prezentul Protocol prin:
- (a) semnare fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea; sau
 - (b) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau
 - (c) aderare.
- (3) Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul General.
- (4) Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, depus după intrarea în vigoare a unui act de modificare a acestui protocol referitor la toate statele părți actuale sau după adoptarea tuturor măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a modificărilor referitoare la acele state părți, se consideră ca aplicându-se acestui protocol astfel cum a fost modificat.
- (5) Un stat nu trebuie să-și exprime acordul de a deveni parte la prezentul Protocol fără a denunța, în cazul în care este parte:
- (a) Convenția de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, încheiată la Atena la 13 decembrie 1974;
 - (b) Protocolul la Convenția de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, încheiat la Londra la 19 noiembrie 1976; și
 - (c) Protocolul din 1990 pentru modificarea Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, încheiat la Londra la 29 martie 1990,

cu efect de la data intrării în vigoare a prezentului Protocol pentru respectivul stat în conformitate cu articolul 20.

ARTICOLUL 18

State cu mai multe regimuri juridice

- (1) Dacă este alcătuit din mai multe unități teritoriale, în care sunt aplicabile regimuri juridice diferite în privința chestiunilor tratate în acest protocol, un stat poate declara, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, că prezentul protocol se aplică tuturor unităților sale teritoriale sau doar uneia sau mai multora dintre acestea și își poate modifica oricând declarația depunând o altă declarație.
- (2) Orice declarație de acest tip trebuie notificată Secretarului General și trebuie să specifice clar unitățile teritoriale cărora li se aplică acest protocol.
- (3) Dacă un stat parte a făcut o astfel de declarație:
- (a) trimerile la statul de înmatriculare a unei nave și, în ceea ce privește certificatul de asigurare obligatorie, la statul care l-a emis sau vizat, se interpretează ca trimeri la unitatea teritorială respectivă în care este înmatriculată nava și care emite sau vizează certificatul;
 - (b) trimerile la dispozițiile dreptului intern, la limitele naționale ale răspunderii și la moneda națională se interpretează ca trimeri la dispozițiile dreptului, la limitele de răspundere și la moneda unității teritoriale în cauză; și

(c) trimerile la instanțele și la hotărârile care trebuie recunoscute de către statele părți se interpretează ca trimiteri la instanțe și, respectiv, hotărâri care trebuie recunoscute de către unitatea teritorială în cauză.

ARTICOLUL 19

Organizațiile regionale de integrare economică

(1) O organizație regională de integrare economică, alcătuită din state suverane care i-au transferat competențe referitoare la anumite aspecte reglementate de prezentul protocol, poate semna, ratifica, accepta, aproba sau adera la acest protocol. O organizație regională de integrare economică, parte la acest protocol, are drepturile și obligațiile unui stat parte, în măsura în care acea organizație regională de integrare economică este competentă în privința anumitor aspecte reglementate de prezentul Protocol.

(2) Atunci când își exercită dreptul de vot în domenii în care este competentă, o organizație regională de integrare economică dispune de un număr de voturi egal cu numărul statelor sale componente care sunt părți la prezentul protocol și care i-au transferat competențe în domeniile respective. O organizație regională de integrare economică nu își poate exercita dreptul de vot atunci când statele sale membre și-l exercită și invers.

(3) Atunci când numărul statelor părți este relevant în sensul prezentului Protocol, inclusiv - dar nu limitat la - articolele 20 și 23 din acesta, organizația regională de integrare economică nu este considerată ca stat parte suplimentar, pe lângă membrii săi care sunt și state părți.

(4) În momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, organizația regională de integrare economică trebuie să adreseze Secretarului General o declarație în care să se specifice aspectele reglementate de prezentul Protocol cu privire la care i-au fost transferate competențe de către statele membre semnatare sau părți ale prezentului protocol, precum și orice alte restricții relevante în raport cu domeniul de aplicare al competențelor respective. Organizația regională de integrare economică trebuie să notifice fără întârziere Secretarului General orice modificare în repartizarea competențelor specificate în declarația menționată în prezentul alineat, inclusiv noile transferuri de competențe. Declarațiile de acest tip sunt comunicate de către Secretarul General, în conformitate cu articolul 24 din prezentul protocol.

(5) Statele părți care sunt membre ale unei organizații regionale de integrare economică, parte, la rândul ei, la prezentul protocol, sunt considerate ca fiind competente în toate domeniile reglementate de prezentul protocol cu privire la care nu a fost în mod expres declarată sau notificată efectuarea unui transfer de competențe către organizație în temeiul alineatului (4).

ARTICOLUL 20

Intrarea în vigoare

(1) Prezentul protocol intră în vigoare la 12 luni de la data la care cele 10 state fie l-au semnat fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea, fie au depus instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la Secretarul General.

(2) Pentru orice stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezentul protocol după ce condițiile de intrare în vigoare prevăzute la alineatul (1) au fost îndeplinite, prezentul protocol intră în vigoare la trei luni după data depunerii instrumentului corespunzător de către statul respectiv, dar nu înainte de intrarea în vigoare a prezentului protocol, în conformitate cu alineatul (1).

ARTICOLUL 21

Denunțare

- (1) Prezentul protocol poate fi denunțat de orice stat parte, în orice moment după data la care intră în vigoare pentru acel stat parte.
- (2) Denunțarea se efectuează prin depunerea unui instrument de denunțare la Secretarul General.
- (3) Denunțarea produce efecte după 12 luni sau un termen mai lung, specificat în instrumentul de denunțare, de la depunerea sa la Secretarul General.
- (4) Între statele părți la prezentul Protocol, denunțarea de către oricare dintre ele a Convenției, în conformitate cu articolul 25 din aceasta, nu trebuie interpretată în niciun caz ca o denunțare a Convenției astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol.

ARTICOLUL 22

Revizuirea și modificarea

- (1) Organizația poate convoca o conferință în scopul revizuirii sau modificării prezentului Protocol.
- (2) Organizația poate convoca o conferință a statelor părți la prezentul Protocol în scopul revizuirii sau modificării acestuia, la cererea a cel puțin o treime dintre statele părți.

ARTICOLUL 23

Modificarea limitelor

- (1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 22, procedura specială definită în acest articol se aplică doar în scopul modificării limitelor fixate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4¹alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din Convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol.
- (2) La cererea a cel puțin jumătate – dar în niciun caz mai puțin de șase – dintre statele părți la prezentul protocol, orice propunere de modificare a limitelor, inclusiv a sumelor cu care răspunderea poate fi redusă, specificate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4¹ alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol, este comunicată de către Secretarul General tuturor statelor membre ale Organizației și tuturor statelor părți.
- (3) Orice modificare propusă și difuzată după cum se prevede anterior este prezentată Comitetului Juridic al Organizației (denumit în continuare „Comitetul Juridic”) spre examinare, după cel puțin șase luni de la data difuzării.
- (4) Toate statele părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol, fie că sunt sau nu membre ale Organizației, au dreptul să participe la lucrările Comitetului Juridic în vederea examinării și adoptării modificărilor.
- (5) Modificările se adoptă cu o majoritate de două treimi din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, prezente și cu drept de vot în cadrul Comitetului Juridic, lărgit în conformitate cu alineatul (4), cu condiția ca cel puțin jumătate din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, să fie prezente în momentul votării.
- (6) În cazul în care hotărăște cu privire la o propunere de modificare a limitelor, Comitetul Juridic ține seama de experiența acumulată în materie de incidente și, în special, de volumul daunelor care

rezultă în urma acestora, de fluctuațiile valorice ale monedei și de efectul modificării propuse asupra costului asigurărilor.

(7) (a) Nicio modificare a limitelor în temeiul prezentului articol nu poate fi examinată înainte de expirarea unui termen de cinci ani de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare și nici într-un termen mai scurt de cinci ani de la data intrării în vigoare a unei modificări anterioare, adoptate în temeiul prezentului articol.

(b) Nicio limită nu poate fi majorată astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, majorată cu 6% pe an, calculată ca dobândă compusă de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare.

(c) Nicio limită nu poate fi mărită astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în convenție, astfel cum a fost modificată prin prezentul protocol, înmulțită cu trei.

(8) Organizația notifică orice modificare adoptată în conformitate cu alineatul (5) tuturor statelor părți. Modificarea se consideră acceptată la sfârșitul unei perioade de optsprezece luni de la data notificării, cu excepția cazului în care, în această perioadă, cel puțin un sfert din statele care erau state părți la data adoptării modificării transmit Secretarului General că nu acceptă modificarea, situație în care modificarea este respinsă și nu produce niciun efect.

(9) O modificare considerată ca acceptată în conformitate cu alineatul (8) intră în vigoare după optsprezece luni de la acceptare.

(10) Toate statele părți au obligația să se conformeze modificării, în cazul în care nu denunță prezentul protocol în conformitate cu articolul 21 alineatele (1) și (2), cu cel puțin șase luni înainte ca modificarea să intre în vigoare. O astfel de denunțare produce efecte din momentul în care intră în vigoare modificarea.

(11) În cazul în care o modificare a fost adoptată, dar perioada de optsprezece luni pentru acceptarea ei nu a expirat încă, un stat care devine stat parte în timpul acestei perioade are obligația să respecte modificarea în cazul în care aceasta intră în vigoare. Un stat care devine stat parte după această perioadă este obligat să respecte o modificare acceptată în conformitate cu alineatul (8). În cazurile menționate în prezentul alineat, o modificare devine obligatorie pentru un stat în momentul în care ea intră în vigoare sau la data la care prezentul protocol intră în vigoare pentru statul respectiv, dacă aceasta survine mai târziu.

ARTICOLUL 24

Depozitarul

(1) Prezentul Protocol și orice modificare adoptată în conformitate cu articolul 23 se depun la Secretarul General.

(2) Secretarul General:

(a) informează statele care au semnat sau au acceptat Protocolul în legătură cu:

(i) fiecare nouă semnare sau depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, ca și data acestora;

(ii) fiecare declarație sau comunicare în conformitate cu articolul 9 alineatele (2) și (3), al articolului 18 alineatul (1) și al articolului 19 alineatul (4) din Convenție astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol;

(iii) intrarea în vigoare a prezentului Protocol;

(iv) orice propunere de modificare a limitelor prezentate în conformitate cu articolul 23 alineatul (2) din prezentul Protocol;

(v) orice modificare adoptată în conformitate cu articolul 23 alineatul (5) din prezentul Protocol;

(vi) orice modificare considerată ca acceptată în conformitate cu articolul 23 alineatul (8) din prezentul Protocol, precum și data la care această modificare intră în vigoare în conformitate cu alineatele (9) și (10) din articolul respectiv;

(vii) depunerea oricărui instrument de denunțare a prezentului Protocol, împreună cu data depunerii acestuia și data de la care denunțarea intră în vigoare;

(viii) orice comunicare prevăzută de unul din articolele din prezentul Protocol;

(b) transmite copii certificate conforme ale prezentului Protocol tuturor statelor care au semnat prezentul Protocol sau au aderat la acesta.

(3) De îndată ce prezentul Protocol intră în vigoare, textul acestuia se transmite de către Secretarul General la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite, pentru înregistrare și publicare în conformitate cu articolul 102 din Carta Națiunilor Unite.

ARTICOLUL 25

Regimul lingvistic

Prezentul Protocol este întocmit într-un singur exemplar original, în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, toate textele fiind în mod egal autentice.

ÎNCHEIAT LA LONDRA la întâi noiembrie două mii doi.

DREPT CARE, subsemnații, pe deplin autorizați de guvernele lor respective, au semnat prezentul Protocol.

ANEXĂ

CERTIFICAT DE ASIGURARE SAU ALT TIP DE GARANȚIE FINANCIARĂ PRIVIND RĂSPUNDEREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE CORPORALĂ A PASAGERILOR

Emis în conformitate cu dispozițiile articolului 4¹ din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Numărul IMO de identificare a navei	Portul de înmatriculare	Numele și adresa completă a sediului principal ale transportatorului care execută efectiv transportul

Se adevărește prin prezentul certificat că pentru nava sus-menționată există o poliță de asigurare valabilă sau o altă garanție financiară care respectă cerințele articolului 4¹ din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Tipul garanției

Durata garanției

Numele și adresa asiguratorului (asiguratorilor) și/sau ale garantului (garanților)

Numele

Adresa

Prezentul certificat este valabil până la

Emis sau vizat de Guvernul
(denumirea completă a statului)

SAU

Se folosește următorul text în cazul în care un stat parte face uz de dispozițiile articolului 4¹ alineatul (3):

Prezentul certificat este emis sub autoritatea Guvernului (denumirea completă a statului)
de către (numele instituției sau al organizației)

La La data de
(Locul) (Data)

.....
(Semnătura și funcția persoanei oficiale care emite sau vizează certificatul)

Note explicative:

- Pe lângă denumirea statului se poate adăuga eventual și cea a autorității publice competente din țara în care este emis certificatul.
- Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită de la fiecare dintre acestea.
- Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.
- La rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.
- La rubrica „Adresă” a asiguratorului (asiguratorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie indicat sediul principal al asiguratorului (asiguratorilor) și/sau al garantului (garanților). Dacă este cazul, trebuie indicat și sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția.

TEXTUL CONSOLIDAT
al Convenției de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Articolul 1
Definiții

În prezenta Convenție, următoarele expresii au înțelesul de mai jos:

- (1) (a) „transportator” înseamnă o persoană care încheie sau în numele căreia se încheie un contract de transport, indiferent dacă transportul este executat efectiv de persoana respectivă sau de un transportator efectiv;
- (b) „transportator efectiv” înseamnă o persoană, alta decât transportatorul, ce poate fi proprietarul, navlositorul sau operatorul navei, care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime; și
- (c) „transportator care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime” înseamnă transportatorul efectiv sau transportatorul, în măsura în care acesta din urmă execută efectiv transportul;
- (2) „contract de transport” înseamnă un contract încheiat de către sau în numele unui transportator, pentru transportul pe mare al unui pasager sau al unui pasager și al bagajelor sale, după caz;
- (3) „navă” înseamnă numai o navă maritimă, exceptând orice vehicul pe pernă de aer;
- (4) „pasager” înseamnă orice persoană transportată la bordul unei nave:
 - (a) în baza unui contract de transport; sau
 - (b) care, cu acordul transportatorului, însoțește un vehicul sau animale vii făcând obiectul unui contract de transport de mărfuri, care nu intră sub incidența prezentei convenții;
- (5) „bagaje” înseamnă orice obiecte sau vehicule transportate de către transportator în baza unui contract de transport, cu excepția:
 - (a) obiectelor și vehiculelor transportate în baza unui contract de navlosire, al unui conosament sau al altui contract având ca obiect principal transportul de mărfuri; și
 - (b) animalelor vii;
- (6) „bagaje de cabină” înseamnă bagajele pe care pasagerul le are în cabina sa sau care sunt în alt mod în posesia, custodia ori sub controlul său. Cu excepția aplicării alineatului (8) al acestui articol și a articolului 8, bagajele de cabină includ și bagajele pe care pasagerul le are în interiorul sau deasupra vehiculului său;
- (7) „pierderea sau deteriorarea bagajelor” include și prejudiciul material rezultat din nepredarea bagajelor către pasager într-un termen rezonabil de la sosirea navei pe care acestea au fost sau trebuiau transportate, dar nu și din întârzierile provocate de conflicte de muncă;
- (8) „transport” acoperă următoarele perioade:
 - (a) referitor la pasager și la bagajele sale de cabină, perioada în care pasagerul și/sau bagajele sale de cabină se află la bordul navei sau sunt în curs de îmbarcare sau debarcare, precum și

până la navă sau invers, în cazul în care costul acestui transport este inclus în prețul biletului sau dacă ambarcațiunea folosită pentru acest transport auxiliar a fost pusă la dispoziția pasagerului de către transportator. Cu toate acestea, transportul nu include, în privința pasagerului, perioada în care acesta se află într-o gară sau terminal maritim, pe chei sau pe altă instalație portuară;

(b) referitor la bagaje de cabină, acoperă și perioada în care pasagerul se află într-o gară sau terminal maritim, pe chei sau pe altă instalație portuară, în cazul în care bagajele respective au fost preluate de transportator, de prepusul sau agentul acestuia și nu au fost predate pasagerului;

(c) referitor la alte bagaje decât cele de cabină, perioada cuprinsă între momentul în care acestea au fost luate în primire de către transportator sau de către prepusul sau agentul său, pe țărm sau la bord, și momentul în care au fost predate de către transportator sau de către prepusul sau agentul său;

(9) „transport internațional” înseamnă orice transport în care, conform contractului de transport, locul de plecare și cel de destinație fie se află în două state diferite, fie se află în același stat, dar, conform contractului de transport sau itinerarului stabilit, există un port intermediar de escală pe teritoriul altui stat;

(10) „Organizație” înseamnă Organizația Maritimă Internațională;

(11) „Secretar General” înseamnă Secretarul General al Organizației.

Articolul 1¹

Anexă

Anexa la prezenta Convenție face parte integrantă din aceasta.

Articolul 2

Punerea în aplicare

(1) Prezenta convenție se aplică oricărui transport internațional dacă :

(a) nava arborează pavilionul unui stat parte la prezenta convenție sau este înmatriculată într-un astfel de stat; sau

(b) contractul de transport a fost încheiat într-un stat parte la prezenta convenție; sau

(c) conform contractului de transport, locul de plecare sau de destinație se află într-un stat parte la prezenta convenție.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1) din acest articol, convenția nu se aplică atunci când transportul este supus unui regim de răspundere civilă din cadrul unei alte convenții internaționale privind transportul de pasageri sau bagaje printr-un alt mod de transport, în măsura în care dispozițiile convenției respective se aplică în mod obligatoriu transportului pe mare.

Articolul 3

Răspunderea transportatorului

(1) În caz de prejudiciu produs ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, cauzate de un incident maritim, transportatorul este răspunzător în măsura în care prejudiciul suferit de pasagerul respectiv în urma unui astfel de incident nu depășește 250000 de unități de cont, cu excepția cazului în care transportatorul dovedește că incidentul:

- (a) a fost cauzat de un act de război, ostilități, război civil, insurecție sau de un fenomen natural cu caracter excepțional, inevitabil și căruia nu i se poate opune rezistență; sau
- (b) a fost cauzat în întregime de o acțiune sau o omisiune deliberată a unui terț.

Dacă și în măsura în care valoarea prejudiciului depășește limita menționată mai sus, transportatorul este, de asemenea, răspunzător, cu excepția cazului în care dovedește că incidentul care a cauzat prejudiciul nu s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale.

(2) În caz de prejudiciu produs ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager, care nu au fost cauzate de un incident maritim, transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Sarcina dovedirii vinovăției sau a neglijenței revine reclamantului.

(3) În caz de prejudiciu produs ca urmare a pierderii sau deteriorării bagajelor de cabină, transportatorul este răspunzător dacă incidentul care a provocat prejudiciul s-a produs din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale. Prezumția de vină sau neglijență a transportatorului se aplică în cazul unui prejudiciu cauzat de un incident maritim.

(4) În caz de prejudiciu produs ca urmare a pierderii sau deteriorării altor bagaje decât cele de cabină, transportatorul este răspunzător dacă nu poate dovedi că incidentul care a provocat prejudiciul nu a intervenit din vina sa sau ca urmare a neglijenței sale.

(5) În sensul prezentului articol:

(a) „incident maritim” înseamnă naufragiu, răsturnare, coliziune sau eșuare a navei, explozii sau incendii la bord sau defecțiune a navei;

(b) „vina sau neglijența transportatorului” include și vina sau neglijența prepușilor săi care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu;

(c) „defecțiune a navei” înseamnă orice funcționare necorespunzătoare, avarie sau neconformitate cu normele de siguranță aplicabile a oricărei părți a navei sau a echipamentului aferent, atunci când sunt folosite pentru, evacuarea, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor; sau atunci când sunt folosite pentru propulsie, guvernare, asigurarea siguranței în navigație, legare sau ancorare, sosire sau plecare de la dană ori loc de ancorare, sau pentru controlul avariilor provocate de inundare; sau atunci când sunt folosite pentru lansarea mijloacelor de salvare; și

(d) „prejudiciu” nu include și daunele punitive sau exemplare.

(6) Răspunderea transportatorului în conformitate cu prezentul articol se referă exclusiv la prejudiciile cauzate de incidente survenite în timpul transportului. Dovedirea faptului că incidentul care a cauzat prejudiciul a avut loc în timpul transportului, precum și a întinderii prejudiciului revine reclamantului.

(7) Nicio dispoziție din această Convenție nu aduce atingere dreptului transportatorului la o cale de atac împotriva unui terț și nici nu îi interzice să invoce în apărarea sa o neglijență concurentă, în conformitate cu articolul 6 din prezenta Convenție. Nicio dispoziție din acest articol nu aduce atingere dreptului de limitare prevăzut la articolele 7 și 8 din prezenta Convenție.

(8) Prezumția de vinovăție sau neglijență a unei părți sau atribuirea sarcinii probei uneia dintre părți nu împiedică examinarea probelor în favoarea părții respective.

Articolul 4
Transportatorul efectiv

- (1) Dacă efectuarea unei părți sau a întregului transport a fost încredințată unui transportator efectiv, transportatorul este în continuare răspunzător pentru întregul transport, în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții. În plus, transportatorul efectiv are drepturile și obligațiile ce decurg din dispozițiile prezentei convenții pentru acea parte a transportului pe care o efectuează.
- (2) Transportatorul este răspunzător, în ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul efectiv, pentru actele și omisiunile acestuia, precum și pentru cele ale prepușilor și agenților transportatorului efectiv acționând în cadrul atribuțiilor lor de serviciu.
- (3) Orice acord special, în temeiul căruia transportatorul își asumă obligații neimpuse de prezenta convenție sau renunță la anumite drepturi conferite de prezenta convenție, se aplică transportatorului efectiv doar dacă acesta își dă acordul în mod expres și în scris.
- (4) Atunci când și în măsura în care atât transportatorul, cât și transportatorul efectiv sunt răspunzători, răspunderea lor este solidară.
- (5) Nicio dispoziție a prezentului articol nu aduce atingere dreptului transportatorului și al transportatorului efectiv la o cale de atac.

Articolul 4¹
Asigurarea obligatorie

- (1) Atunci când pasagerii sunt transportați la bordul unei nave înmatriculate într-un stat parte la prezenta convenție, care este autorizată să transporte mai mult de 12 pasageri, și prezenta convenție este aplicabilă, orice transportator care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime, trebuie să aibă o asigurare sau o altă garanție financiară, cum ar fi o garanție furnizată de o bancă sau o instituție financiară similară, în scopul acoperirii răspunderii ce îi revine în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager, prevăzute în cadrul prezentei Convenții. Limita asigurării obligatorii sau a altei garanții financiare trebuie să fie de cel puțin 250000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare situație în parte.
- (2) După ce autoritatea competentă a unui stat parte s-a asigurat de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (1), se emite fiecărei nave un certificat care să ateste că o asigurare sau o altă garanție financiară este în vigoare în conformitate cu dispozițiile prezentei Convenții. În cazul unei nave înmatriculate într-un stat parte, acest certificat se emite sau se vizează de către autoritatea competentă a statului de înmatriculare a navei; în cazul unei nave neînmatriculate într-un stat parte, certificatul poate fi emis sau vizat de autoritatea competentă a oricărui stat parte. Acest certificat trebuie să respecte modelul prezentat în anexa la prezenta Convenție și să cuprindă următoarele informații:
 - (a) numele navei, numărul sau literele distinctive și portul de înmatriculare;
 - (b) numele și sediul principal al transportatorului care execută efectiv transportul, în parte sau în întregime;
 - (c) numărul IMO de identificare a navei;
 - (d) tipul și durata garanției;
 - (e) numele și sediul principal al asigurătorului sau al altei persoane furnizoare de garanție financiară și, dacă este cazul, locul unde a fost încheiată asigurarea sau constituită altă garanție financiară; și

(f) perioada de valabilitate a certificatului, care nu trebuie să depășească perioada de valabilitate a asigurării sau a altei garanții financiare.

(3) (a) Un stat parte poate autoriza o instituție sau o organizație recunoscută de către acesta să emită certificatul. Această instituție sau organizație trebuie să informeze statul respectiv cu privire la emiterea fiecărui certificat. În orice caz, statul parte are obligația de a garanta în totalitate caracterul complet și exact al certificatului astfel emis și de a lua măsurile necesare pentru îndeplinirea acestei obligații.

(b) Un stat parte notifică Secretarului General următoarele:

(i) responsabilitățile specifice și condițiile competenței delegate unei instituții sau unei organizații recunoscute de către statul parte;

(ii) retragerea competenței respective; și

(iii) data de intrare în vigoare a acestei competențe sau a retragerii ei.

O competență delegată nu intră în vigoare mai devreme de trei luni de la data la care s-a depus notificarea în acest sens la Secretarul General.

(c) Instituția sau organizația autorizată să emită certificate în conformitate cu acest alineat trebuie, cel puțin, să fie autorizată și să retragă aceste certificate atunci când condițiile stabilite pentru emiterea lor nu mai sunt îndeplinite. În toate cazurile, instituția sau organizația trebuie să înștiințeze statul în numele căruia au fost emise certificatele despre retragerea acestora.

(4) Certificatul se întocmește în limba sau în limbile oficiale ale statului emitent. În cazul în care limba folosită este alta decât engleza, franceza sau spaniola, textul trebuie să includă și o traducere în una dintre aceste limbi; dacă statul respectiv decide astfel, redactarea în limba sa oficială poate fi omisă.

(5) Certificatul este păstrat la bordul navei, iar o copie a acestuia se depune la autoritățile care țin registrul de înmatriculare a navei sau, în cazul în care nava nu este înmatriculată într-un stat parte, la autoritatea statului care emite sau vizează certificatul.

(6) O asigurare sau altă garanție financiară nu îndeplinește cerințele prezentului articol dacă poate înceta să producă efecte din alte cauze decât expirarea perioadei de valabilitate a asigurării sau a garanției specificate în certificat, înainte de trei luni de la data preavizului prezentat autorităților menționate la alineatul (5), în cazul în care certificatul nu a fost predat autorităților în cauză sau nu s-a emis un nou certificat în perioada menționată. Dispozițiile precedente se aplică, de asemenea, oricărei modificări care face ca asigurarea sau garanția financiară să nu mai îndeplinească cerințele prezentului articol.

(7) Statul de înmatriculare a navei stabilește, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, condițiile de emitere și de valabilitate a certificatului.

(8) Nicio dispoziție a acestei convenții nu trebuie interpretată ca împiedicând un stat parte să se bazeze pe informațiile obținute de la alte state, de la Organizație sau de la alte organizații internaționale, referitoare la situația financiară a asiguratorilor sau a altor furnizori de garanții financiare în sensul prezentei convenții. În astfel de cazuri, statul parte care se bazează pe informațiile respective nu-și poate declina răspunderea ce îi revine în calitate de stat care a emis certificatul.

(9) Certificatele emise sau vizate sub responsabilitatea unui stat parte sunt acceptate de celelalte state părți în sensul prezentei Convenții și sunt considerate de către acestea ca având aceeași valoare ca și certificatele emise sau vizate de ele, chiar dacă sunt emise sau vizate pentru o navă care nu este înmatriculată într-un stat parte. Un stat parte poate solicita, în orice moment, consultarea cu statul care a emis sau care a vizat certificatul, în eventualitatea în care consideră că asigurătorul sau garantul numit în certificatul de asigurare nu este capabil, din punct de vedere financiar, să îndeplinească obligațiile impuse de prezenta Convenție.

(10) Orice cerere de despăgubire acoperită de asigurare sau de o altă garanție financiară, în temeiul prezentului articol, poate fi formulată direct împotriva asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară. În acest caz, suma menționată la alineatul (1) constituie limita răspunderii asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară, chiar dacă transportatorul sau transportatorul efectiv nu au dreptul la o limitare a răspunderii. Pârâțul poate uza de modalitățile de apărare pe care transportatorul menționat la alineatul (1) are dreptul să le folosească în conformitate cu prezenta convenție (cu excepția celor legate de faliment sau lichidare). Pârâțul poate, de asemenea, invoca în apărarea sa faptul că prejudiciul a fost cauzat de fapta intenționată a asiguratului, dar nu poate invoca niciun alt mijloc de apărare pe care ar fi avut dreptul să-l invoce într-o acțiune intentată de asigurat împotriva lui. În orice caz, pârâțul are dreptul să solicite ca transportatorul și transportatorul efectiv să fie introduși încauză.

(11) Orice sumă provenită dintr-o asigurare sau altă garanție financiară subscrisă în conformitate cu alineatul (1) trebuie să fie disponibilă exclusiv pentru acordarea despăgubirilor datorate în temeiul prezentei convenții și orice plată efectuată din aceste sume scade valoarea răspunderii provenite din această Convenție cu o sumă echivalentă cu cea plătită.

(12) Un stat parte nu trebuie să permită niciodată ca o navă aflată sub pavilionul său și căreia i se aplică prezentul articol să opereze, dacă aceștia nu i s-a emis un certificat în conformitate cu alineatul (2) sau (15).

(13) Sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, fiecare stat parte trebuie să se asigure că, în conformitate cu dreptul său intern, asigurarea sau garanția financiară, în limitele specificate la alineatul (1), este în vigoare pentru fiecare navă autorizată să transporte mai mult de 12 pasageri, indiferent de locul de înmatriculare, care intră sau iese dintr-un port aflat pe teritoriul său, în măsura în care prezenta Convenție este aplicabilă.

(14) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (5), un stat parte poate să notifice Secretarului General că, în sensul alineatului (13), nu este obligatoriu ca navele să aibă la bord sau să prezinte certificatul menționat la alineatul (2) atunci când intră sau ies dintr-un port aflat pe teritoriul său, cu condiția ca statul parte care a emis certificatul să fi notificat Secretarului General faptul că deține, în format electronic, documente accesibile tuturor celorlalte state părți, care atestă existența certificatului și permit statelor părți să se achite de obligațiile ce decurg din alineatul (13).

(15) Dacă o navă aflată în proprietatea unui stat parte nu este acoperită de o asigurare sau de o altă garanție financiară, dispozițiile prezentului articol în acest sens nu se aplică în cazul navei respective, însă nava trebuie să dețină la bord un certificat emis de autoritatea competentă din statul de înmatriculare a navei, care să ateste faptul că nava se află în proprietatea statului respectiv și că răspunderea navei este acoperită în limita prescrisă în conformitate cu alineatul (1). Acest certificat respectă, cât mai fidel posibil, modelul prevăzut la alineatul (2).

Articolul 5
Bunuri de valoare

Transportatorul nu este răspunzător în caz de pierdere sau deteriorare a banilor, titlurilor negociabile, aurului, argintului, bijuteriilor, accesoriilor, operelor de artă sau a altor bunuri de valoare, cu excepția cazului când aceste bunuri de valoare au fost depozitate la transportator cu acordul acestuia și cu scopul de a fi păstrate în siguranță, caz în care transportatorul este răspunzător până la limita prevăzută la alineatul (3) din articolul 8, dacă nu s-a stabilit o altă limită superioară în conformitate cu articolul 10 alineatul (1).

Articolul 6
Vina pasagerului

Dacă transportatorul dovedește că decesul sau vătămarea corporală a pasagerului sau pierderea sau deteriorarea bagajelor au intervenit, în totalitate sau în parte, din vina sau ca urmare a neglijenței pasagerului, instanța sesizată poate exonera total sau parțial transportatorul de răspundere, în conformitate cu legea statului în care se află instanța respectivă.

Articolul 7
Limita răspunderii în caz de deces sau vătămare corporală

(1) Răspunderea transportatorului în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager în sensul articolului 3 nu trebuie să depășească în niciun caz 400000 de unități de cont per pasager pentru fiecare incident în parte. Dacă, în conformitate cu legea statului în care se află instanța sesizată, despăgubirile pot fi plătite eșalonat, suma totală a acestor plăți eșalonate nu poate depăși limita menționată mai sus.

(2) Un stat parte poate stabili limita răspunderii menționată la alineatul (1) prin dispoziții specifice de drept intern, cu condiția ca limita răspunderii prevăzută la nivel național, dacă există, să nu fie inferioară celei prevăzute la alineatul (1). Un stat parte care face uz de posibilitățile prevăzute în acest alineat trebuie să informeze Secretarul General cu privire la limita răspunderii stabilită sau la faptul că nu există o astfel de limită.

Articolul 8
Limita răspunderii în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor și a vehiculelor

(1) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor de cabină nu trebuie să depășească în niciun caz 2250 de unități de cont per pasager pentru fiecare transport.

(2) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a vehiculelor, inclusiv a bagajelor transportate în interiorul sau deasupra acestora, nu trebuie să depășească în niciun caz 12700 de unități de cont per vehicul pentru fiecare transport.

(3) Răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje decât cele menționate la alineatele (1) și (2) nu trebuie să depășească în niciun caz 3375 de unități de cont per pasager pentru fiecare transport.

(4) Transportatorul și pasagerul pot conveni ca răspunderea transportatorului să fie redusă cu o sumă care să nu depășească 330 de unități de cont în caz de deteriorare a unui vehicul și 149 de unități de cont per pasager în caz de pierdere sau deteriorare a altor bagaje, sumele respective deducându-se din valoarea pierderii sau a despăgubirii.

Articolul 9
Unitatea de cont și conversia

(1) Unitatea de cont menționată în prezenta convenție este dreptul special de tragere, așa cum este definit de Fondul Monetar Internațional. Sumele menționate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4¹ alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 sunt convertite în moneda națională a statului în care se află instanța sesizată, pe baza valorii monedei respective în raport cu dreptul special de tragere la data hotărârii sau la o dată stabilită de comun acord de către părțile implicate. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte care este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internațional în vigoare la data respectivă pentru operațiunile și tranzacțiile sale. Valoarea, în drepturi speciale de tragere, a monedei naționale a unui stat parte care nu este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează în modul stabilit de acel stat parte.

(2) Cu toate acestea, un stat care nu este membru al Fondului Monetar Internațional și a cărui legislație nu permite aplicarea dispozițiilor alineatului (1) poate, la data ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la prezenta convenție, dar și ulterior, să declare că unitatea de cont prevăzută la alineatul (1) este egală cu 15 franci-aur. Francului-aur menționat în acest alineat îi corespund 65,5 miligrame de aur cu o finețe de nouă sute la mie. Conversia francului-aur în moneda națională se face în conformitate cu legislația statului respectiv.

(3) Calculul menționat la ultima teză de la alineatul (1) și conversia menționată la alineatul (2) se fac astfel încât, în măsura posibilului, să exprime în moneda națională a statului parte aceeași valoare reală pentru sumele prevăzute la articolul 3 alineatul (1), articolul 4¹ alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8, așa cum ar rezulta din aplicarea primelor trei teze de la alineatul (1). Statele comunică Secretarului General metoda de calcul în conformitate cu alineatul (1) sau rezultatul conversiei în conformitate cu alineatul (2), după caz, la depunerea instrumentului de ratificare, acceptare sau aprobare a prezentei convenții sau de aderare la aceasta și de fiecare dată când se produce o schimbare a acestei metode de calcul sau a rezultatelor.

Articolul 10
Dispoziții suplimentare privind limitele răspunderii

(1) Transportatorul și pasagerul pot cădea de acord, în mod expres și în scris, asupra unor limite mai ridicate ale răspunderii decât cele prevăzute la articolele 7 și 8.

(2) Dobânzile aferente despăgubirilor și cheltuielile de judecată nu sunt incluse în limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8.

Articolul 11
Modalități de apărare și limite în cazul prepușilor transportatorului

Dacă se intentează o acțiune împotriva unui prepus sau agent al transportatorului sau al transportatorului efectiv, având ca obiect despăgubirile menționate în prezenta convenție, prepusul sau agentul respectiv este îndreptățit, dacă dovedește că a acționat în cadrul atribuțiilor sale de serviciu, să se prevaleze de aceleași modalități de apărare și limite ale răspunderii pe care transportatorul sau transportatorul efectiv au dreptul să le invoce în temeiul prezentei cCnvenții.

Articolul 12
Cumularea cererilor de despăgubire

(1) Din momentul în care produc efecte, limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8 se aplică sumei totale a despăgubirilor ce pot fi obținute în urma tuturor solicitărilor intervenite ca urmare a decesului sau a vătămării corporale a unui pasager sau a pierderii sau deteriorării bagajelor acestuia.

(2) În ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul efectiv, suma totală ce poate fi solicitată transportatorului, transportatorului efectiv, prepușilor și agenților lor acționând în cadrul atribuțiilor lor de serviciu nu depășește suma cea mai mare ce poate fi imputată fie transportatorului, fie transportatorului efectiv în temeiul prezentei convenții, însă nici uneia dintre aceste persoane nu i se poate cere să plătească o sumă ce depășește limita care îi este aplicabilă.

(3) În toate situațiile în care un prepus sau agent al transportatorului sau al transportatorului efectiv poate, în conformitate cu articolul 11 din prezenta Convenție, să se prevaleze de limitele răspunderii prevăzute la articolele 7 și 8 din aceasta, suma totală a despăgubirilor imputabilă transportatorului sau, după caz, transportatorului efectiv și prepusului sau agentului respectiv nu depășește aceste limite.

Articolul 13

Pierderea dreptului de a se prevala de limitele răspunderii

(1) Transportatorul pierde dreptul de a beneficia de limitele răspunderii, prevăzute la articolele 7 și 8, precum și la alineatul (1) din articolul 10, dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de transportator fie cu intenția de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudență și fiind conștient că este probabil ca acesta să se producă.

(2) Prepusul sau agentul transportatorului sau al transportatorului efectiv nu au dreptul de a se prevala de aceste limite, dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat de o acțiune sau de o omisiune comisă de prepus sau de agent fie cu intenția de a provoca prejudiciul respectiv, fie din imprudență și fiind conștient că este probabil ca acesta să se producă.

Articolul 14

Temeiul acțiunilor în despăgubire

Nici o acțiune în despăgubire pentru decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pentru pierderea sau deteriorarea bagajelor nu poate fi intentată împotriva transportatorului sau transportatorului efectiv altfel decât în temeiul prezentei convenții.

Articolul 15

Notificarea pierderii sau deteriorării bagajelor

(1) Pasagerul adresează o notificare scrisă transportatorului sau agentului său:

(a) în caz de deteriorare aparentă a bagajelor:

(i) pentru bagajele de cabină, înaintea sau în momentul debarcării pasagerului;

(ii) pentru toate celelalte bagaje, înaintea sau în momentul predării lor;

(b) în caz de deteriorare a bagajelor care nu este aparentă sau de pierdere a bagajelor, în termen de 15 zile de la data debarcării, de la data predării acestora sau de la data la care predarea ar fi trebuit să aibă loc.

(2) Dacă pasagerul nu se conformează dispozițiilor acestui articol, se consideră că, în lipsa probei contrariului, acesta a primit bagajele în stare bună.

(3) Notificarea scrisă nu este necesară dacă starea bagajelor a făcut obiectul unei constatări sau al unei inspecții comune în momentul primirii.

Articolul 16

Termenul de prescripție a acțiunilor

- (1) Orice acțiune pentru daune intentată în urma decesului sau a vătămării corporale a unui pasager sau a pierderii sau deteriorării bagajelor se prescrie după doi ani.
- (2) Termenul de prescripție se calculează după cum urmează:
 - (a) în caz de vătămare corporală, începând de la data debarcării pasagerului;
 - (b) în caz de deces intervenit în timpul transportului, începând de la data când pasagerul ar fi trebuit să debarce, iar în caz de vătămare corporală survenită în timpul transportului și în urma căreia pasagerul a decedat după debarcare, începând de la data decesului, cu condiția ca acest termen să nu depășească trei ani de la data debarcării;
 - (c) în caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor, începând de la data debarcării sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcție de care este cea mai recentă.
- (3) Motivele suspendării sau întreruperii termenului de prescripție sunt reglementate de legea statului unde se află instanța sesizată; însă, în niciun caz, o acțiune intentată în temeiul acestei convenții nu poate fi introdusă după expirarea oricăruia dintre termenele de mai jos:
 - (a) cinci ani de la data debarcării pasagerului sau de la data la care debarcarea ar fi trebuit să aibă loc, în funcție de care este cea mai recentă; sau, dacă această dată este anterioară,
 - (b) trei ani de la data când reclamantul a luat cunoștință sau ar fi trebuit, în mod normal, să ia cunoștință de vătămarea corporală, pierderea sau daunele provocate de incident.
- (4) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatele (1), (2) și (3) din prezentul articol, termenul de prescripție poate fi prelungit în urma unei declarații a transportatorului sau a unui acord al părților, intervenite după incidentul care a dus la intentarea cauzei. Atât declarația, cât și acordul sunt consemnate în scris.

Articolul 17

Instanța competentă

- (1) O acțiune intentată în temeiul articolelor 3 și 4 din prezenta Convenție trebuie introdusă, la alegerea reclamantului, pe lângă una dintre instanțele enumerate mai jos, cu condiția ca aceasta să fie situată într-unul dintre statele părți la această Convenție și, în statele în care pot fi sesizate mai multe instanțe, în conformitate cu dreptul intern al fiecărui stat parte în materie de competență jurisdicțională:
 - (a) instanța din statul în care se află reședința obișnuită sau sediul principal al pârâtului, sau
 - (b) instanța din statul în care se află locul de plecare sau cel de destinație, conform contractului de transport, sau
 - (c) instanța din statul în care se află domiciliul sau reședința obișnuită a reclamantului, dacă pârâtul are un sediu în acel stat și se află sub jurisdicția acestuia, sau
 - (d) instanța din statul în care s-a încheiat contractul de transport, dacă pârâtul are un sediu în acel stat și se află sub jurisdicția acestuia.

(2) Acțiunile intentate în temeiul articolului 4¹ din prezenta convenție trebuie introduse, la alegerea reclamantului, pe lângă una dintre instanțele competente pentru introducerea unei acțiuni împotriva transportatorului sau a transportatorului efectiv, în conformitate cu alineatul (1).

(3) După producerea incidentului care a cauzat prejudiciul, părțile pot cădea de acord ca cererea de despăgubire să fie înaintată unei alte jurisdicții sau să fie supusă arbitrajului.

Articolul 17¹ **Recunoașterea și executarea hotărârilor**

(1) Orice hotărâre pronunțată de o instanță competentă în conformitate cu articolul 17, care este executorie în statul de origine unde nu mai poate face obiectul unei căi de atac ordinare, este recunoscută în toate celelalte state părți, cu excepția următoarelor cazuri:

(a) în cazul în care hotărârea a fost obținută în mod fraudulos; sau

(b) în cazul în care pârâtul nu a fost înștiințat într-un termen rezonabil și nu a avut posibilitatea de a-și susține apărarea.

(2) O hotărâre recunoscută în temeiul alineatului (1) este executorie în fiecare stat parte de îndată ce se îndeplinesc procedurile necesare din respectivul stat. Aceste proceduri nu trebuie să permită o reexaminare pe fond a cererii.

(3) Un stat parte la prezentul protocol poate aplica alte norme pentru recunoașterea și executarea hotărârilor, cu condiția ca acestea să aibă ca efect recunoașterea și executarea hotărârilor cel puțin în aceeași măsură ca și pe baza alineatelor (1) și (2).

Articolul 18

Nulitatea dispozițiilor contractuale

Sunt nule și neavenite toate dispozițiile contractuale stabilite înaintea incidentului care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager sau pierderea sau deteriorarea bagajelor sale, tinzând să exonereze orice persoană răspunzătoare în sensul prezentei Convenții de răspunderea față de pasager sau să fixeze limite ale răspunderii inferioare celor stabilite de această convenție, cu excepția celor prevăzute la articolul 8 alineatul (4) sau tinzând să transfere sarcina probei ce incumbă transportatorului sau transportatorului efectiv sau având ca efect restricționarea opțiunilor menționate la articolul 17 alineatul (1) sau (2); cu toate acestea, nulitatea acestor dispoziții nu implică nulitatea contractului de transport, care rămâne sub incidența dispozițiilor prezentei Convenții.

Articolul 19

Alte convenții privind limitarea răspunderii

Prezenta Convenție nu modifică cu nimic drepturile și obligațiile transportatorului, ale transportatorului efectiv și ale prepușilor sau ale agenților acestora, prevăzute de Convențiile internaționale privind limitarea răspunderii proprietarilor de nave maritime.

Articolul 20

Daune nucleare

Nimeni nu este considerat răspunzător, în sensul prezentei Convenții, pentru prejudiciile cauzate de un accident nuclear:

(a) dacă operatorul unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în temeiul Convenției de la Paris din 29 iulie 1960 privind răspunderea civilă în domeniul energiei nucleare, astfel cum a fost modificată prin Protocolul adițional din 28 ianuarie 1964, sau în

temeiul Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare sau în temeiul oricărui act de modificare sau protocol în vigoare aferent acestora; sau

(b) dacă operatorul unei instalații nucleare este răspunzător pentru o astfel de daună în conformitate cu legislația națională care reglementează răspunderea pentru daune de acest tip, cu condiția ca legislația respectivă să fie, în toate privințele, la fel de favorabilă persoanelor susceptibile de a suferi prejudicii ca și Convenția de la Paris, cea de la Viena sau alte acte de modificare sau protocoale în vigoare aferente acestora.

Articolul 21

Transporturi comerciale efectuate de autorități publice

Prezenta convenție se aplică transporturilor comerciale efectuate de state sau autorități publice în baza unor contracte de transport în sensul articolului 1.

Articolul 22

Declarația de neaplicare

1 Orice parte poate să declare în scris, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării la prezenta Convenție, că nu va aplica dispozițiile prezentei Convenții în cazul în care pasagerul și transportatorul au naționalitatea acelei părți.

2 Orice declarație făcută în temeiul alineatului (1) din prezentul articol poate fi retrasă în orice moment printr-o notificare în scris adresată Secretarului General al Organizației.

Articolul 22¹ **Dispoziții finale ale Convenției**

Articolele 17-25 ale Protocolului din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor constituie dispozițiile finale ale acestei convenții. În prezenta convenție, referirile la statele părți constituie referiri la statele părți la acest Protocol.

DISPOZIȚII FINALE

[Articolele 17-25 din Protocolul din 2002 la Convenția de la Atena din 1974 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor]

ARTICOLUL 17

Semnare, ratificare, acceptare, aprobare și aderare

(1) Prezentul Protocol este deschis pentru semnare la sediul Organizației între 1 mai 2003 și 30 aprilie 2004, iar apoi rămâne deschis pentru aderare.

(2) Statele își pot exprima acordul de a deveni parte la prezentul Protocol prin:

(a) semnare fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea; sau

(b) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau

(c) aderare.

(3) Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se efectuează prin depunerea unui instrument în acest sens la Secretarul General.

(4) Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, depus după intrarea în vigoare a unui act de modificare a acestui protocol referitor la toate statele părți actuale sau după adoptarea tuturor măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a modificărilor referitoare la acele state părți, se consideră ca aplicându-se acestui protocol astfel cum a fost modificat.

(5) Un stat nu trebuie să-și exprime acordul de a deveni parte la prezentul Protocol fără a denunța, în cazul în care este parte:

(a) Convenția de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, încheiată la Atena la 13 decembrie 1974;

(b) Protocolul la Convenția de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, încheiat la Londra la 19 noiembrie 1976; și

(c) Protocolul din 1990 pentru modificarea Convenției de la Atena privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, încheiat la Londra la 29 martie 1990,

cu efect de la data intrării în vigoare a prezentului Protocol pentru respectivul stat în conformitate cu articolul 20.

ARTICOLUL 18

State cu mai multe regimuri juridice

(1) Dacă este alcătuit din mai multe unități teritoriale, în care sunt aplicabile regimuri juridice diferite în privința chestiunilor tratate în acest protocol, un stat poate declara, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, că prezentul protocol se aplică tuturor unităților sale teritoriale sau doar uneia sau mai multora dintre acestea și își poate modifica oricând declarația depunând o altă declarație.

(2) Orice declarație de acest tip trebuie notificată Secretarului General și trebuie să specifice clar unitățile teritoriale cărora li se aplică acest protocol.

(3) Dacă un stat parte a făcut o astfel de declarație:

(a) trimerile la statul de înmatriculare a unei nave și, în ceea ce privește certificatul de asigurare obligatorie, la statul care l-a emis sau vizat, se interpretează ca trimiteri la unitatea teritorială respectivă în care este înmatriculată nava și care emite sau vizează certificatul;

(b) trimerile la dispozițiile dreptului intern, la limitele naționale ale răspunderii și la moneda națională se interpretează ca trimiteri la dispozițiile dreptului, la limitele de răspundere și la moneda unității teritoriale în cauză; și

(c) trimerile la instanțele și la hotărârile care trebuie recunoscute de către statele părți se interpretează ca trimiteri la instanțe și, respectiv, hotărâri care trebuie recunoscute de către unitatea teritorială în cauză.

ARTICOLUL 19

Organizațiile regionale de integrare economică

(1) O organizație regională de integrare economică, alcătuită din state suverane care i-au transferat competențe referitoare la anumite aspecte reglementate de prezentul protocol, poate semna, ratifica, accepta, aproba sau adera la acest protocol. O organizație regională de integrare economică, parte la acest protocol, are drepturile și obligațiile unui stat parte, în măsura în care acea organizație regională

de integrare economică este competentă în privința anumitor aspecte reglementate de prezentul Protocol.

(2) Atunci când își exercită dreptul de vot în domenii în care este competentă, o organizație regională de integrare economică dispune de un număr de voturi egal cu numărul statelor sale componente care sunt părți la prezentul protocol și care i-au transferat competențe în domeniile respective. O organizație regională de integrare economică nu își poate exercita dreptul de vot atunci când statele sale membre și-l exercită și invers.

(3) Atunci când numărul statelor părți este relevant în sensul prezentului protocol, inclusiv - dar nu limitat la - articolele 20 și 23 din acesta, organizația regională de integrare economică nu este considerată ca stat parte suplimentar, pe lângă membrii săi care sunt și state părți.

(4) În momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, organizația regională de integrare economică trebuie să adreseze Secretarului General o declarație în care să se specifice aspectele reglementate de prezentul Protocol cu privire la care i-au fost transferate competențe de către statele membre semnatare sau părți ale prezentului protocol, precum și orice alte restricții relevante în raport cu domeniul de aplicare al competențelor respective. Organizația regională de integrare economică trebuie să notifice fără întârziere Secretarului General orice modificare în repartizarea competențelor specificate în declarația menționată în prezentul alineat, inclusiv noile transferuri de competențe. Declarațiile de acest tip sunt comunicate de către Secretarul General, în conformitate cu articolul 24 din prezentul protocol.

(5) Statele părți care sunt membre ale unei organizații regionale de integrare economică, parte, la rândul ei, la prezentul protocol, sunt considerate ca fiind competente în toate domeniile reglementate de prezentul protocol cu privire la care nu a fost în mod expres declarată sau notificată efectuarea unui transfer de competențe către organizație în temeiul alineatului (4).

ARTICOLUL 20

Intrarea în vigoare

(1) Prezentul protocol intră în vigoare la 12 luni de la data la care cele 10 state fie l-au semnat fără rezerve privind ratificarea, acceptarea sau aprobarea, fie au depus instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la Secretarul General.

(2) Pentru orice stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezentul protocol după ce condițiile de intrare în vigoare prevăzute la alineatul (1) au fost îndeplinite, prezentul protocol intră în vigoare la trei luni după data depunerii instrumentului corespunzător de către statul respectiv, dar nu înainte de intrarea în vigoare a prezentului protocol, în conformitate cu alineatul (1).

ARTICOLUL 21

Denunțare

(1) Prezentul protocol poate fi denunțat de orice stat parte, în orice moment după data la care intră în vigoare pentru acel stat parte.

(2) Denunțarea se efectuează prin depunerea unui instrument de denunțare la Secretarul General.

(3) Denunțarea produce efecte după 12 luni sau un termen mai lung, specificat în instrumentul de denunțare, de la depunerea sa la Secretarul General.

(4) Între statele părți la prezentul protocol, denunțarea de către oricare dintre ele a Convenției, în conformitate cu articolul 25 din aceasta, nu trebuie interpretată în niciun caz ca o denunțare a Convenției astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol.

ARTICOLUL 22

Revizuirea și modificarea

- (1) Organizația poate convoca o conferință în scopul revizuirii sau modificării prezentului protocol.
- (2) Organizația poate convoca o conferință a statelor părți la prezentul protocol în scopul revizuirii sau modificării acestuia, la cererea a cel puțin o treime dintre statele părți.

ARTICOLUL 23

Modificarea limitelor

- (1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 22, procedura specială definită în acest articol se aplică doar în scopul modificării limitelor fixate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4¹alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din Convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol.
- (2) La cererea a cel puțin jumătate – dar în niciun caz mai puțin de șase – dintre statele părți la prezentul protocol, orice propunere de modificare a limitelor, inclusiv a sumelor cu care răspunderea poate fi redusă, specificate la articolul 3 alineatul (1), articolul 4¹ alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 din convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol, este comunicată de către Secretarul General tuturor statelor membre ale Organizației și tuturor statelor părți.
- (3) Orice modificare propusă și difuzată după cum se prevede anterior este prezentată Comitetului Juridic al Organizației (denumit în continuare „Comitetul Juridic”) spre examinare, după cel puțin șase luni de la data difuzării.
- (4) Toate statele părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, fie că sunt sau nu membre ale Organizației, au dreptul să participe la lucrările Comitetului Juridic în vederea examinării și adoptării modificărilor.
- (5) Modificările se adoptă cu o majoritate de două treimi din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, prezente și cu drept de vot în cadrul Comitetului Juridic, lărgit în conformitate cu alineatul (4), cu condiția ca cel puțin jumătate din numărul statelor părți la convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, să fie prezente în momentul votării.
- (6) În cazul în care hotărăște cu privire la o propunere de modificare a limitelor, Comitetul Juridic ține seama de experiența acumulată în materie de incidente și, în special, de volumul daunelor care rezultă în urma acestora, de fluctuațiile valorice ale monedei și de efectul modificării propuse asupra costului asigurărilor.
- (7)
 - (a) Nicio modificare a limitelor în temeiul prezentului articol nu poate fi examinată înainte de expirarea unui termen de cinci ani de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare și nici într-un termen mai scurt de cinci ani de la data intrării în vigoare a unei modificări anterioare, adoptate în temeiul prezentului articol.
 - (b) Nicio limită nu poate fi majorată astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în convenție, astfel cum a fost revizuită prin prezentul protocol, majorată cu 6% pe an, calculată ca dobândă compusă de la data la care prezentul protocol a fost deschis pentru semnare.
 - (c) Nicio limită nu poate fi mărită astfel încât să depășească valoarea corespunzătoare limitei stabilite în convenție, astfel cum a fost modificată prin prezentul protocol, înmulțită cu trei.

(8) Organizația notifică orice modificare adoptată în conformitate cu alineatul (5) tuturor statelor părți. Modificarea se consideră acceptată la sfârșitul unei perioade de optsprezece luni de la data notificării, cu excepția cazului în care, în această perioadă, cel puțin un sfert din statele care erau state părți la data adoptării modificării transmit Secretarului General că nu acceptă modificarea, situație în care modificarea este respinsă și nu produce niciun efect.

(9) O modificare considerată ca acceptată în conformitate cu alineatul (8) intră în vigoare după optsprezece luni de la acceptare.

(10) Toate statele părți au obligația să se conformeze modificării, în cazul în care nu denunță prezentul protocol în conformitate cu articolul 21 alineatele (1) și (2), cu cel puțin șase luni înainte ca modificarea să intre în vigoare. O astfel de denunțare produce efecte din momentul în care intră în vigoare modificarea.

(11) În cazul în care o modificare a fost adoptată, dar perioada de optsprezece luni pentru acceptarea ei nu a expirat încă, un stat care devine stat parte în timpul acestei perioade are obligația să respecte modificarea în cazul în care aceasta intră în vigoare. Un stat care devine stat parte după această perioadă este obligat să respecte o modificare acceptată în conformitate cu alineatul (8). În cazurile menționate în prezentul alineat, o modificare devine obligatorie pentru un stat în momentul în care ea intră în vigoare sau la data la care prezentul protocol intră în vigoare pentru statul respectiv, dacă aceasta survine mai târziu.

ARTICOLUL 24

Depozitarul

(1) Prezentul Protocol și orice modificare adoptată în conformitate cu articolul 23 se depun la Secretarul General.

(2) Secretarul General:

(a) informează statele care au semnat sau au acceptat Protocolul în legătură cu:

(i) fiecare nouă semnare sau depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, ca și data acestora;

(ii) fiecare declarație sau comunicare în conformitate cu articolul 9 alineatele (2) și (3), al articolului 18 alineatul (1) și al articolului 19 alineatul (4) din Convenție astfel cum a fost revizuită prin prezentul Protocol;

(iii) intrarea în vigoare a prezentului Protocol;

(iv) orice propunere de modificare a limitelor prezentate în conformitate cu articolul 23 alineatul (2) din prezentul Protocol;

(v) orice modificare adoptată în conformitate cu articolul 23 alineatul (5) din prezentul Protocol;

(vi) orice modificare considerată ca acceptată în conformitate cu articolul 23 alineatul (8) din prezentul Protocol, precum și data la care această modificare intră în vigoare în conformitate cu alineatele (9) și (10) din articolul respectiv;

(vii) depunerea oricărui instrument de denunțare a prezentului Protocol, împreună cu data depunerii acestuia și data de la care denunțarea intră în vigoare;

(viii) orice comunicare prevăzută de unul din articolele din prezentul Protocol;

(b) transmite copii certificate conforme ale prezentului Protocol tuturor statelor care au semnat prezentul Protocol sau au aderat la acesta.

(3) De îndată ce prezentul Protocol intră în vigoare, textul acestuia se transmite de către Secretarul General la Secretariatul Organizației Națiunilor Unite, pentru înregistrare și publicare în conformitate cu articolul 102 din Carta Națiunilor Unite.

ARTICOLUL 25

Regimul lingvistic

Prezentul Protocol este întocmit într-un singur exemplar original, în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, toate textele fiind în mod egal autentice.

ÎNCHEIAT LA LONDRA la întâi noiembrie două mii doi.

DREPT CARE, subsemnații, pe deplin autorizați de guvernele lor respective, au semnat prezentul Protocol.

ANEXĂ

CERTIFICAT DE ASIGURARE SAU ALT TIP DE GARANȚIE FINANCIARĂ PRIVIND RĂSPUNDEREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE CORPORALĂ A PASAGERILOR

Emis în conformitate cu dispozițiile articolului 4¹ din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Numărul IMO de identificare a navei	Portul de înmatriculare	Numele și adresa completă ale sediului principal al transportatorului care execută efectiv transportul

Se adevărește prin prezentul certificat că pentru nava sus-menționată există o poliță de asigurare valabilă sau o altă garanție financiară care respectă cerințele articolului 4¹ din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Tipul garanției

Durata garanției

Numele și adresa asiguratorului (asiguratorilor) și/sau ale garantului (garanților)

Numele

Adresa

Prezentul certificat este valabil până la

Emis sau vizat de Guvernul

(denumirea completă a statului)

SAU

Se folosește următorul text în cazul în care un stat parte face uz de dispozițiile articolului 4¹ alineatul (3):

Prezentul certificat este emis sub autoritatea Guvernului (denumirea completă a statului)
de către (numele instituției sau al organizației)

La La data de
(Locul) (Data)

.....
(Semnătura și funcția persoanei oficiale care emite sau vizează certificatul)

Note explicative:

1. Pe lângă denumirea statului se poate adăuga eventual și cea a autorității publice competente din țara în care este emis certificatul.
2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită de la fiecare dintre acestea.
3. Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.
4. La rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.
5. La rubrica „Adresă” a asiguratorului (asiguratorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie indicat sediul principal al asiguratorului (asiguratorilor) și/sau al garantului (garanților). Dacă este cazul, trebuie indicat și sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția.

REZERVA ȘI LINII DIRECTOARE ALE OMI PENTRU PUNEREA ÎN APLICARE A CONVENȚIEI DE LA ATENA

Rezervă

1. Convenția de la Atena ar trebui ratificată, cu următoarea rezervă sau o declarație cu același efect:

„[1.1.] Rezervă cu privire la ratificarea de către guvernul ... a Convenției de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor («convenția»)

Limitarea răspunderii transportatorilor etc.

[1.2.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) sau alineatul (2) din convenție, să limiteze eventuala răspundere în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din Liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena la cel mai mic dintre următoarele cuantumuri:

— 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare incident în parte;

sau

— 340 milioane de unități de cont în total per navă, pentru fiecare incident în parte.

[1.3.] Mai mult decât atât, guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să aplice, mutatis mutandis, în cazul unei astfel de răspunderi, punctele 2.1.1 și 2.2.2 din Liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena.

[1.4.] Sunt limitate în același mod răspunderea transportatorului efectiv, în temeiul articolului 4 din convenție, răspunderea prepușilor și a agenților transportatorului sau ai transportatorului efectiv, în temeiul articolului 11 din convenție și suma maximă totală a despăgubirilor, în temeiul articolului 12 din convenție.

[1.5.] Rezerva și angajamentul de la punctul 1.2 se aplică indiferent de baza răspunderii în temeiul articolului 3 alineatul (1) sau alineatul (2) și fără a aduce atingere oricăror dispoziții contrare de la articolul 4 sau de la articolul 7 din convenție; însă rezerva și angajamentul în cauză nu afectează aplicarea articolelor 10 și 13.

Asigurarea obligatorie și limitarea răspunderii asigurătorilor

[1.6.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să limiteze cerința prevăzută în articolul 4¹ alineatul (1) de a menține asigurarea sau alt tip de garanție financiară în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din Liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, la cel mai mic dintre următoarele cuantumuri:

— 250 000 de unități de cont per pasager, pentru fiecare incident în parte;

sau

— 340 milioane de unități de cont în total per navă, pentru fiecare incident în parte.

[1.7.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să limiteze răspunderea asigurătorului sau a altei persoane furnizoare de garanție financiară, prevăzută la articolul 4¹ alineatul (10), în caz de deces sau vătămare corporală a unui pasager cauzat/ă de oricare dintre riscurile menționate la punctul 2.2 din Liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena la limita maximă a asigurării sau a altui tip de garanție financiară pe care transportatorul este obligat să o mențină în temeiul punctului 1.6. al prezentei rezerve.

[1.8.] Guvernul ... își rezervă, de asemenea, dreptul și se angajează să aplice Liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, inclusiv aplicând clauzele menționate la punctele 2.1 și 2.2 din Liniile directoare, pentru orice asigurare obligatorie în temeiul Convenției.

[1.9.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să exonereze furnizorul de asigurare sau de altă garanție financiară, în conformitate cu articolul 4¹ alineatul (1), de orice răspundere pe care acesta din urmă nu și-a asumat-o.

Certificarea

[1.10.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să emită certificate de asigurare în conformitate cu articolul 4¹ alineatul (2) din convenție, astfel încât:

— să reflecte limitările răspunderii și cerințele de acoperire a asigurării menționate la punctele 1.2, 1.6, 1.7 și 1.9; și

— să includă alte limitări, cerințe și scutiri pe care le consideră necesare în funcție de condițiile de pe piața asigurărilor la momentul emiterii certificatului.

[1.11.] Guvernul ... își rezervă dreptul și se angajează să accepte certificatele de asigurare emise de alte state părți în conformitate cu o rezervă similară.

[1.12.] Toate aceste limitări, cerințe și scutiri vor fi clar reflectate în certificatul emis sau vizat în conformitate cu articolul 4¹ alineatul (2) din convenție.

Relația dintre prezenta rezervă și Liniile directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena

[1.13.] Drepturile care fac obiectul prezentei rezerve se vor exercita cu respectarea Liniilor directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena sau a oricăror modificări aduse acestora, în scopul asigurării uniformității. În cazul în care o propunere de modificare a Liniilor directoare ale OMI pentru punerea în aplicare a Convenției de la Atena, inclusiv de modificare a limitelor, a fost aprobată de către Comitetul Juridic al Organizației Maritime Internaționale, aceste modificări se aplică de la data stabilită de către Comitet. Acest fapt nu aduce atingere normelor de drept internațional cu privire la dreptul unui stat de a-și retrage sau de a-și modifica rezerva.”

Linii directoare

2. În contextul actual al pieței asigurărilor, statele părți ar trebui să emită certificate de asigurare pe baza unui angajament din partea unui asigurător care să acopere riscurile de război și din partea unui alt asigurător care să acopere alte riscuri decât cele de război. Fiecare asigurător ar trebui să fie răspunzător doar pentru partea sa de asigurare. Se recomandă aplicarea următoarelor norme (clauzele la care se face referire sunt prevăzute în appendicele A):

2.1. Atât asigurarea pentru riscuri de război, cât și asigurarea pentru alte riscuri decât cele de război pot face obiectul următoarelor clauze:

2.1.1. *Clauza Institut de excludere a contaminării radioactive și a armelor chimice, biologice, biochimice și electromagnetice (Clauza Institut nr.370);*

2.1.2. *Clauza Institut de excludere a atacurilor informatice (Clauza Institut nr.380);*

2.1.3. modalitățile de apărare și limitările unui furnizor de garanție financiară obligatorie în conformitate cu convenția, astfel cum a fost modificată prin prezentele Linii directoare, în special limita de 250 000 de unități de cont per pasager pentru fiecare incident în parte;

2.1.4. condiția potrivit căreia asigurarea trebuie să acopere numai răspunderile care fac obiectul convenției, astfel cum a fost modificată prin prezentele Linii directoare; și

2.1.5. condiția potrivit căreia orice sume achitate în temeiul convenției contribuie la diminuarea răspunderii restante a transportatorului și/sau a asigurătorului său, în conformitate cu articolul 4¹ din convenție, chiar dacă nu sunt plătite de sau solicitate asigurătorilor de riscuri de război sau respectiv asigurătorilor de alte riscuri decât cele de război.

2.2. După caz, asigurarea pentru riscuri de război acoperă răspunderea pentru prejudiciul suferit ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager, produse de:

— război, război civil, revoluție, rebeliune, insurecție sau tensiune socială cauzate de acestea sau orice act ostil comis de către o putere beligerantă sau împotriva acesteia;

— capturare, sechestru, arestare, privare de libertate sau detenție și consecințele acestora sau orice tentative în acest sens;

— mine, torpile, bombe abandonate sau alte arme de război abandonate;

— acte teroriste sau comise de orice persoană care acționează cu rea-credință sau dintr-un motiv politic, precum și orice acțiune întreprinsă pentru a preveni sau contracara orice risc de acest tip;

— confiscare și expropriere,

și poate face obiectul următoarelor scutiri, limitări și cerințe:

2.2.1. *Clauza de excludere a riscului de război și de încetare automată a acoperirii*

2.2.2. în cazul în care creanțele cumulate ale pasagerilor considerați în mod individual depășesc suma de 340 milioane de unități de cont per total pentru o navă, pentru orice incident în parte, transportatorul are dreptul să invoce limitarea răspunderii sale la suma de 340 milioane de unități de cont, cu condiția ca întotdeauna:

— această sumă să fie distribuită între reclamanți proporțional cu creanțele lor admise;

— distribuirea acestei sume să se poată face într-una sau mai multe tranșe către reclamanții cunoscuți în momentul distribuirii; și

— distribuirea acestei sume să se poată face de către asigurător, de către instanță sau de către o altă autoritate competentă sesizată de asigurător în orice stat parte în care se instituie demersuri juridice cu privire la creanțele presupus acoperite de asigurare.

2.2.3. clauza privind notificarea cu 30 de zile înainte, în cazurile care nu fac obiectul punctului 2.2.1.

2.3. Asigurarea pentru riscuri altele decât cele de război ar trebui să acopere toate pericolele care fac obiectul asigurării obligatorii, altele decât riscurile menționate la punctul 2.2, indiferent dacă fac sau nu obiectul scutirilor, limitărilor sau cerințelor menționate la punctele 2.1 și 2.2.

3. Apendicele B conține un exemplu de set de angajamente de asigurări (cărți albastre) și un certificat de asigurare care respectă prezentele linii directoare.

APENDICELE A

Clauzele menționate la punctele 2.1.1, 2.1.2 și 2.2.1 din Liniile directoare

Clauza Institut de excludere a contaminării radioactive și a armelor chimice, biologice, biochimice și electromagnetice (clauza nr. 370, 10 noiembrie 2003)

Această clauză este preeminentă și prevalează asupra oricărei dispoziții contrare cuprinse în prezenta asigurare.

1. În niciun caz, prezenta asigurare nu acoperă prejudiciul, răspunderea civilă pentru daune sau cheltuielile provocate, favorizate sau cauzate direct sau indirect de următorii factori:

1.1. radiațiile ionizante provenite de la orice combustibil nuclear, deșeu nuclear sau de la combustia combustibilului nuclear sau contaminarea radioactivă determinată de acestea;

1.2. proprietățile radioactive, toxice, explozibile sau alte proprietăți potențial periculoase sau contaminante ale oricărei instalații nucleare, ale oricărui reactor nuclear, ale oricărui dispozitiv nuclear sau ale oricărei componente nucleare a acestora;

1.3. orice armă sau dispozitiv care face uz de fisiune și/sau fuziune atomică sau nucleară, de orice reacție similară sau de o forță sau materie radioactivă;

1.4. proprietățile radioactive, toxice, explozibile sau alte proprietăți potențial periculoase sau contaminante ale oricărei materii radioactive. Excluderea prevăzută de prezenta subclauză nu se extinde la izotopii radioactivi, alții decât combustibilul nuclear, în cazul în care respectivii izotopi sunt creați, transportați, stocați sau utilizați în scopuri comerciale, agricole, medicale, științifice sau în alte scopuri pașnice similare;

1.5. orice armă chimică, biologică, biochimică sau electromagnetică.

Clauza Institut de excludere a atacurilor informatice (clauza nr.380, 10 noiembrie 2003)

1. Exclusiv sub rezerva punctului 2 de mai jos, prezenta asigurare nu acoperă în nici un caz prejudiciul, răspunderea civilă pentru daune sau cheltuielile provocate, favorizate sau cauzate direct sau indirect de utilizarea sau operarea cu rea intenție a oricărui computer, sistem informatic, program informatic, cod dăunător, virus sau proces informatic sau a oricărui alt sistem electronic.

2. În cazul în care prezenta clauză este susținută prin polițe care acoperă riscurile de război, război civil, revoluție, rebeliune, insurecție sau tensiune socială cauzată de acestea, sau orice act ostil comis de către o putere beligerantă sau împotriva acesteia, terorism sau acțiune din motive politice din partea unei persoane, punctul 1 nu se aplică în sensul excluderii prejudiciilor (care ar fi în caz contrar acoperite) provocate de folosirea oricărui computer, sistem informatic, program informatic sau a oricăror alte sisteme electronice pentru sistemele de lansare și/sau de ghidaj și/sau pentru mecanismele declanșatoare ale oricărei arme sau rachete.

Încetarea automată a acoperirii și excluderea riscului de război

1.1. Încetarea automată a acoperirii acordate de asigurare

Indiferent dacă notificarea de încetare a fost transmisă sau nu, acoperirea în cazurile enumerate în continuare ÎNCETEAZĂ AUTOMAT

1.1.1. la izbucnirea unui război (indiferent dacă există sau nu o declarație de război) între oricare dintre următoarele state: Regatul Unit, Statele Unite ale Americii, Franța, Federația Rusă, Republica Populară Chineză;

1.1.2. cu privire la orice navă pentru care este acordată acoperirea, în cazul rechiziționării acesteia în vederea titlului sau a folosirii.

1.2. Războiul între cele cinci puteri

Prezenta asigurare exclude

1.2.1. prejudiciul, răspunderea pentru daune sau cheltuielile provocate de izbucnirea războiului (indiferent dacă există sau nu o declarație de război) între oricare dintre următoarele state: Regatul Unit, Statele Unite ale Americii, Franța, Federația Rusă, Republica Populară Chineză;

1.2.2. rechiziționarea în vederea titlului sau a folosirii.

APENDICELE B

I. Exemple de angajamente de asigurare (cărți albastre) menționate la punctul 3 din Liniile directoare

Carte albastră emisă de asigurătorul pentru riscuri de război

Certificat furnizat ca dovadă a asigurării în conformitate cu dispozițiile articolului 4 bis din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei:

Numărul IMO de identificare a navei:

Portul de înmatriculare:

Numele și adresa proprietarului:

Se certifică prin prezentul că pentru nava sus-menționată, pe perioada în care aparține proprietatului al cărui nume figurează mai sus, este în vigoare o poliță de asigurare care respectă cerințele articolului 4 bis din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, sub rezerva tuturor excepțiilor și limitărilor permise pentru asigurarea obligatorie pentru riscuri de război prevăzute de convenție și de Liniile directoare de punere în aplicare adoptate de Comitetul Juridic al Organizației Maritime Internaționale în octombrie 2006, incluzând în special următoarele clauze: [Aici se pot introduce, în măsura dorită, textul convenției și al Liniilor directoare însoțite de apendice].

Perioada de asigurare de la: 20 februarie 2007

până la: 20 februarie 2008

Cu condiția ca, în orice moment, asigurătorul să poată anula prezentul certificat prin transmiterea unei notificări scrise, cu 30 de zile înainte, la autoritatea interesată, caz în care răspunderea asigurătorului menționat mai jos încetează de la data expirării perioadei de notificare, dar numai în ceea ce privește incidentele produse după această dată.

Data:

Prezentul certificat a fost emis de:

War Risks, Inc

[Adresă]

.....

Numai în calitate de agent al War Risks, Inc.

Semnătura asigurătorului

Carte albastră emisă de asigurătorul pentru riscuri altele decât cele de război

Certificat furnizat ca dovadă a asigurării în conformitate cu dispozițiile articolului 4 bis din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei:

Numărul IMO de identificare a navei:

Portul de înmatriculare:

Numele și adresa proprietarului:

Se certifică prin prezentul că pentru nava sus-menționată, pe perioada în care aparține proprietatului al cărui nume figurează mai sus, este în vigoare o poliță de asigurare care respectă cerințele articolului 4 bis din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor, sub rezerva tuturor excepțiilor și limitărilor permise pentru asigurătorii pentru riscuri altele decât cele de război prevăzute de convenție și de Liniile directoare de punere în aplicare adoptate de Comitetul Juridic al Organizației Maritime Internaționale în octombrie 2006, incluzând în special următoarele clauze: [Aici se pot introduce, în măsura dorită, textul convenției și al Liniilor directoare însoțite de apendice]

Perioada de asigurare de la: 20 februarie 2007

până la: 20 februarie 2008

Cu condiția ca, în orice moment, asigurătorul să poată anula prezentul certificat prin transmiterea unei notificări scrise, cu trei luni înainte, la autoritatea interesată, caz în care răspunderea asigurătorului menționat mai jos încetează de la data expirării perioadei de notificare, dar numai în ceea ce privește incidentele produse după această dată.

Data:

Prezentul certificat a fost emis de:

PANDI P&I

[Adresă]

.....

Numai în calitate de agent al PANDI P&I

Semnătura asigurătorului

II. Model de certificat de asigurare menționat la punctul 3 din Liniile directoare

CERTIFICAT DE ASIGURARE SAU ALT TIP DE GARANȚIE FINANCIARĂ PRIVIND RĂSPUNDEREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE CORPORALĂ A PASAGERILOR

Emis în conformitate cu dispozițiile articolului 4¹ din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor

Numele navei	Numărul sau literele distinctive	Numărul OMI de identificare a navei	Portul de înmatriculare	Numele și adresa completă ale sediului principal al transportatorului care execută efectiv transportul

Se adevărește prin prezentul certificat că pentru nava sus-menționată există o poliță de asigurare valabilă sau altă garanție financiară care respectă cerințele articolului 4¹ din Convenția de la Atena din 2002 privind transportul pe mare al pasagerilor și al bagajelor lor.

Tipul garanției §

Durata garanției

Numele și adresa asigurătorului (asigurătorilor) și/sau ale garantului (garanților)

Acoperirea ce asigurare, dovedită de prezentul certificat, este divizată într-o parte destinată asigurării pentru riscuri de război și într-o parte destinată asigurării pentru riscuri altele decât cele de război, în conformitate cu Liniile directoare de punere în aplicare adoptate de Comitetul Juridic al Organizației Maritime Internaționale în octombrie 2006.

Fiecare dintre cele două părți ale asigurării face obiectul tuturor excepțiilor și limitărilor permise prevăzute de convenție și de Liniile directoare de punere în aplicare. Asigurătorii nu răspund în comun și în mod solidar. Asigurătorii sunt:

Pentru riscuri de război: War Risks, Inc., [adresă]

Pentru riscuri altele decât cele de război: Pandi P&I, [adresă]

Prezentul certificat este valabil până la

Emis sau vizat de Guvernul
(denumirea completă a statului)

SAU

Se folosește următorul text în cazul în care un stat parte face uz de dispozițiile articolului 4¹ alineatul (3):

Prezentul certificat este emis sub autoritatea Guvernului
(denumirea completă a statului) de către (numele instituției sau al organizației)

La La data de
(Locul) (Data)

.....
(Semnătura și funcția persoanei oficiale care emite sau vizează certificatul)

Note explicative:

1. Pe lângă denumirea statului se poate adăuga eventual și cea a autorității publice competente din țara în care este emis certificatul.
2. Dacă suma totală a garanției provine din mai multe surse, trebuie indicată suma provenită de la fiecare dintre acestea.
3. Dacă garanția este furnizată sub mai multe forme, acestea trebuie enumerate.
4. La rubrica „Durata garanției” trebuie precizată data de la care garanția produce efecte.
5. La rubrica „Adresă” a asigurătorului (asigurătorilor) și/sau a garantului (garanților) trebuie indicat sediul principal al asigurătorului (asigurătorilor) și/sau al garantului (garanților). Dacă este cazul, trebuie indicat și sediul unde s-a încheiat asigurarea sau garanția.



Conform cu originalul




IMO

E

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
REVISION OF THE ATHENS
CONVENTION RELATING TO THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR
LUGGAGE BY SEA, 1974
Agenda item 8

LEG/CONF.13/20
19 November 2002
Original: ENGLISH

**ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS
AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE**

**PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974**

Text approved by the Conference

The States Parties to this Protocol,

CONSIDERING that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

RECALLING that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

HAVING NOTED that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

For the purposes of this Protocol:

- 1 "Convention" means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
- 2 "Organization" means the International Maritime Organization.
- 3 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.



ARTICLE 2

Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1

- (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;
- (b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and
- (c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.

ARTICLE 3

1 Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:

10 "Organization" means the International Maritime Organization.

2 The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:

11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

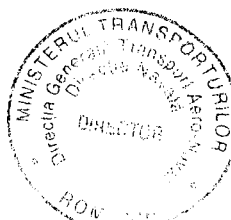
ARTICLE 4

Article 3 of the Convention is replaced by the following text:

Article 3

Liability of the carrier

- 1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:
 - (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
 - (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.



If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

- 2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.
- 3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.
- 4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.
- 5 For the purposes of this Article:
 - (a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;
 - (b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;
 - (c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and
 - (d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.
- 6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.
- 7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.
- 8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

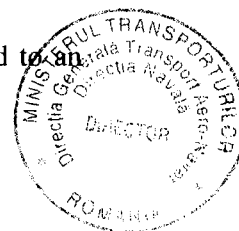


ARTICLE 5

The following text is added as Article 4bis of the Convention:

Article 4bis**Compulsory insurance**

- 1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.
- 2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:
 - (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
 - (b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
 - (c) IMO ship identification number;
 - (d) type and duration of security;
 - (e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
 - (f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.
- 3
 - (a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
 - (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
 - (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;



- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.
- 4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.
 - 5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.
 - 6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.
 - 7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.
 - 8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.
 - 9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.



- 10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.
- 11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.
- 12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.
- 13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.
- 14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.
- 15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.



ARTICLE 6

Article 7 of the Convention is replaced by the following text:

Article 7

Limit of liability for death and personal injury

- 1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.
- 2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

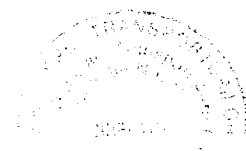
ARTICLE 7

Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles

- 1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.
- 2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.
- 3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.
- 4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.



ARTICLE 8

Article 9 of the Convention is replaced by the following text:

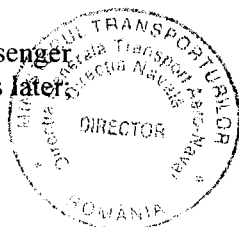
Article 9**Unit of Account and conversion**

- 1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.
- 2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.
- 3 The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

ARTICLE 9

Article 16, paragraph 3, of the Convention is replaced by the following text:

- 3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:
 - (a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later, or, if earlier



- (b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

ARTICLE 10

Article 17 of the Convention is replaced by the following text:

Article 17

Competent jurisdiction

- 1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:
 - (a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
 - (b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
 - (c) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
 - (d) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
- 2 Actions under Article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.
- 3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

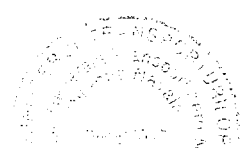
ARTICLE 11

The following text is added as Article 17bis of the Convention:

Article 17bis

Recognition and enforcement

- 1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except



- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
 - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.
- 2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.
- 3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

ARTICLE 12

Article 18 of the Convention is replaced by the following text:

Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 13

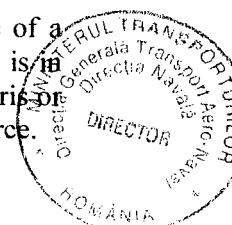
Article 20 of the Convention is replaced by the following text:

Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.



ARTICLE 14

Model certificate

- 1 The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.
- 2 The following text is added as Article 1bis of the Convention:

“Article 1bis

Annex

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.”

ARTICLE 15

Interpretation and application

- 1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.
- 2 The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.
- 3 Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

ARTICLE 16

The following text is added as Article 22bis of the Convention.

Article 22bis

Final clauses of the Convention

The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.



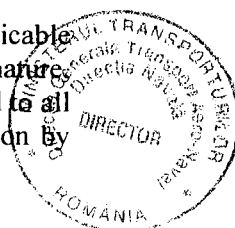
FINAL CLAUSES**ARTICLE 17****Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

- 1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.
- 5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:
 - (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;
 - (b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and
 - (c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,

with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

ARTICLE 18**States with more than one system of law**

- 1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.



- 2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.
- 3 In relation to a State Party which has made such a declaration:
 - (a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
 - (b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and
 - (c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

ARTICLE 19

Regional Economic Integration Organizations

- 1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.
- 2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.
- 3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.
- 4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.



- 5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

ARTICLE 20

Entry into force

- 1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
- 2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

ARTICLE 21

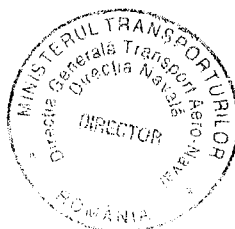
Denunciation

- 1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.
- 2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
- 4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

ARTICLE 22

Revision and Amendment

- 1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.
- 2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.



ARTICLE 23

Amendment of limits

- 1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.
- 2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.
- 3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
- 4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
- 5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.
- 6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
- 7
 - (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.
 - (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
 - (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.
- 8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

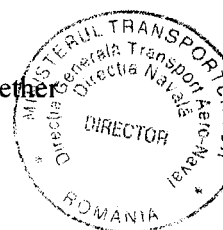


- 9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
- 10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
- 11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

ARTICLE 24

Depositary

- 1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.
- 2 The Secretary-General shall:
- (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
 - (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;



- (viii) any communication called for by any Article of this Protocol;
- (b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 25

Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this first day of November two thousand and two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.



ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL
INJURY TO PASSENGERS**

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to
the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002,

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security

Duration of Security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name

Address

.....

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

.....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article 4bis, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of
(full designation of the State) by (name of institution or organisation)

At On
(Place) (Date)

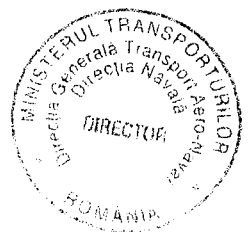
.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)



Explanatory Notes:

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

Conform cu originalul.





IMO

E

Ref. A1/P/5.01

Circular letter No.2758
20 November 2006

To: All IMO Member States
United Nations and specialized agencies
Intergovernmental organizations
Non-governmental organizations in consultative status
Liberation movements

Subject: **Guidelines for the implementation of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002**

The Legal Committee, at its ninety-second session in October 2006, adopted guidelines for the implementation of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. The guidelines recommend that States which ratify, approve or accede to the 2002 Protocol to the 1974 Athens Convention (the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002) should include a reservation or declaration to the same effect concerning a limitation of liability for carriers and a limitation for compulsory insurance for acts of terrorism, taking into account the current state of the insurance market. The guidelines provide wording for the recommended reservation.

Member Governments are invited to take these Guidelines into account when considering ratification, approval or accession to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.



ANNEX

**IMO RESERVATION AND GUIDELINES FOR IMPLEMENTATION OF THE
ATHENS CONVENTION**

Reservation

- 1 The Athens Convention should be ratified with the following reservation or a declaration to the same effect:

“[1.1] *Reservation in connection with the ratification by the Government of ... of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002 (“the Convention”)*

Limitation of liability of carriers, etc.

- [1.2] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit liability under paragraph 1 or 2 of Article 3 of the Convention, if any, in respect of death of or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention to the lower of the following amounts:

- 250,000 units of account in respect of each passenger on each distinct occasion;

or

- 340 million units of account overall per ship on each distinct occasion.

- [1.3] Furthermore, the Government of ... reserves the right to and undertakes to apply the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention paragraphs 2.1.1 and 2.2.2 *mutatis mutandis*, to such liabilities.

- [1.4] The liability of the performing carrier pursuant to Article 4 of the Convention, the liability of the servants and agents of the carrier or the performing carrier pursuant to Article 11 of the Convention and the limit of the aggregate of the amounts recoverable pursuant to Article 12 of the Convention shall be limited in the same way.

- [1.5] The reservation and undertaking in paragraph 1.2 will apply regardless of the basis of liability under paragraph 1 or 2 of Article 3 and notwithstanding anything to the contrary in Article 4 or 7 of the Convention; but this reservation and undertaking do not affect the operation of Articles 10 and 13.

Compulsory insurance and limitation of liability of insurers

- [1.6] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit the requirement under paragraph 1 of Article 4*bis* to maintain insurance or other financial security for death or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention to the lower of the following amounts:



- 250,000 units of account in respect of each passenger on each distinct occasion;
- or
- 340 million units of account overall per ship on each distinct occasion.

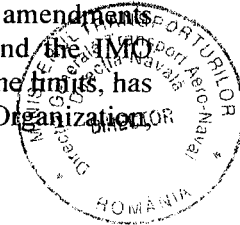
- [1.7] The Government of ... reserves the right to and undertakes to limit the liability of the insurer or other person providing financial security under paragraph 10 of Article 4bis, for death or personal injury to a passenger caused by any of the risks referred to in paragraph 2.2 of the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention, to a maximum limit of the amount of insurance or other financial security which the carrier is required to maintain under paragraph 1.6 of this reservation.
- [1.8] The Government of ... also reserves the right to and undertakes to apply the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention including the application of the clauses referred to in paragraphs 2.1 and 2.2 in the Guidelines in all compulsory insurance under the Convention.
- [1.9] The Government of ... reserves the right to and undertakes to exempt the provider of insurance or other financial security under paragraph 1 of Article 4bis from any liability for which he has not undertaken to be liable.

Certification

- [1.10] The Government of ... reserves the right to and undertakes to issue insurance certificates under paragraph 2 of Article 4bis of the Convention so as:
- to reflect the limitations of liability and the requirements for insurance cover referred to in paragraphs 1.2, 1.6, 1.7 and 1.9; and
 - to include such other limitations, requirements and exemptions as it finds that the insurance market conditions at the time of the issue of the certificate necessitate.
- [1.11] The Government of ... reserves the right to and undertakes to accept insurance certificates issued by other States Parties issued pursuant to a similar reservation.
- [1.12] All such limitations, requirements and exemptions will be clearly reflected in the Certificate issued or certified under paragraph 2 of Article 4bis of the Convention.

Relationship between this Reservation and the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention

- [1.13] The rights retained by this reservation will be exercised with due regard to the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention, or to any amendments thereto, with an aim to ensure uniformity. If a proposal to amend the IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention, including the limits, has been approved by the Legal Committee of the International Maritime Organization,



those amendments will apply as from the time determined by the Committee. This is without prejudice to the rules of international law regarding the right of a State to withdraw or amend its reservation.”

Guidelines

- 2 In the current state of the insurance market, States Parties should issue insurance certificates on the basis of one undertaking from an insurer covering war risks, and another insurer covering non-war risks. Each insurer should only be liable for its part. The following rules should apply (the clauses referred to are set out in Appendix A):

- 2.1 Both war and non-war insurance may be subject to the following clauses:

- 2.1.1 *Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause* (Institute clause no. 370);
- 2.1.2 *Institute Cyber Attack Exclusion Clause* (Institute clause no. 380);
- 2.1.3 The defences and limitations of a provider of compulsory financial security under the Convention as modified by these guidelines, in particular the limit of 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion;
- 2.1.4 The proviso that the insurance shall only cover liabilities subject to the Convention as modified by these guidelines; and
- 2.1.5 The proviso that any amounts settled under the Convention shall serve to reduce the outstanding liability of the carrier and/or its insurer under Article 4bis of the Convention even if they are not paid by or claimed from the respective war or non-war insurers.

- 2.2 War insurance shall cover liability, if any, for the loss suffered as a result of death or personal injury to a passenger caused by:

- war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising there from, or any hostile act by or against a belligerent power;
- capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat;
- derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war;
- act of any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive and any action taken to prevent or counter any such risk;
- confiscation and expropriation;

and may be subject to the following exemptions, limitations and requirements:



2.2.1 *War Automatic Termination and Exclusion Clause*

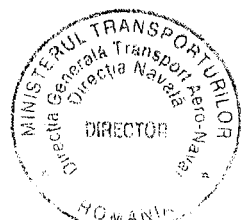
2.2.2 In the event the claims of individual passengers exceed in the aggregate the sum of 340 million units of account overall per ship on any distinct occasion, the carrier shall be entitled to invoke limitation of his liability in the amount of 340 million units of account, always provided that:

- this amount should be distributed amongst claimants in proportion to their established claims;
- the distribution of this amount may be made in one or more portions to claimants known at the time of the distribution; and
- the distribution of this amount may be made by the insurer, or by the Court or other competent authority seized by the insurer in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims allegedly covered by the insurance.

2.2.3 30 days notice clause in cases not covered by 2.2.1

- 2.3 Non-war insurance should cover all perils subject to compulsory insurance other than those risks listed in 2.2, whether or not they are subject to exemptions, limitations or requirements in 2.1 and 2.2.
- 3 An example of a set of insurance undertakings (Blue Cards) and an insurance certificate, all reflecting these guidelines, are included in Appendix B.
- 4 A State Party should not issue certificates on another basis than set out in paragraph 2 unless the matter first has been considered by the Legal Committee of the International Maritime Organization.
- 5 The Legal Committee encourages the Depositary of the Convention - if necessary - to make these guidelines known to a State that is about to deposit an instrument of signature, ratification, acceptance, approval or accession.

* * *



APPENDIX A

Insurance clauses referred to in guidelines 2.1.1, 2.1.2 and 2.2.1

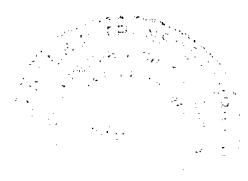
Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Exclusion Clause (Cl. 370, 10/11/2003)

This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith

- 1 In no case shall this insurance cover loss, damage liability, or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from:
 - 1.1 ionizing radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel;
 - 1.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof;
 - 1.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter;
 - 1.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this sub-clause does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes;
 - 1.5 any chemical, biological, bio-chemical, or electromagnetic weapon.

Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl. 380, 10/11/03)

- 1 Subject only to clause 10.2 below, in no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any other electronic system.
- 2 Where this clause is endorsed on policies covering risks of war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power, or terrorism or any person acting from a political motive, Clause 10.1 shall not operate to exclude losses (which would otherwise be covered) arising from the use of any computer, computer system or computer software programme or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.



War Automatic Termination and Exclusion

1.1 Automatic Termination of Cover

Whether or not such notice of cancellation has been given cover hereunder shall
TERMINATE AUTOMATICALLY

1.1.1 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not)
between any of the following:

United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation,
the People's Republic of China;

1.1.2 in respect of any vessel, in connection with which cover is granted hereunder,
in the event of such vessel being requisitioned either for title or use.

1.2 Five Powers War

This insurance excludes

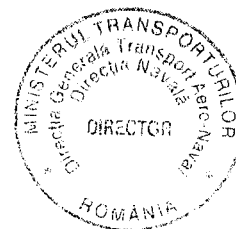
1.2.1 loss damage liability or expense arising from:

the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between
any of the following:

United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation,
the People's Republic of China; and

1.2.2 requisition either for title or use.

* * *



APPENDIX B

I. Examples of insurance undertakings (Blue Cards) referred to in guideline 3

Blue Card issued by War Insurer

Certificate furnished as evidence of insurance pursuant to article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Name of Ship:
IMO Ship Identification Number:
Port of registry:
Name and Address of owner:

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002, *subject to all exceptions and limitations allowed for compulsory war insurance under the Convention and the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006, including in particular the following clauses: [Here the text of the Convention and the guidelines with appendices can be inserted to the extent desirable].*

Period of insurance from: 20 February 2007
to: 20 February 2008

Provided always that the insurer may cancel this certificate by giving 30 days written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This certificate has been issued by:

War Risks, Inc.
[Address]

.....
Signature of insurer

As agent only for **War Risks, Inc.**

* * *



Blue Card issued by Non-War Insurer

Certificate furnished as evidence of insurance pursuant to article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship:
IMO Ship Identification Number:
Port of registry:
Name and Address of owner:

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002, ***subject to all exceptions and limitations allowed for non-war insurers under the Convention and the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006, including in particular the following clauses: [Here the text of the Convention and the Guidelines with appendices can be inserted to the extent desirable].***

Period of insurance from: 20 February 2007
to: 20 February 2008

Provided always that the insurer may cancel this certificate by giving three months written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

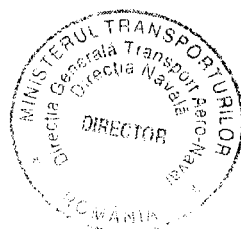
This certificate has been issued by:

PANDI P&I
[Address]

.....
Signature of insurer

As agent only for ***PANDI P&I***

* * *



II. Model of certificate of insurance referred to in guideline 3

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO
PASSENGERS**

Issued in accordance with the provisions of article 4*bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 4*bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security.....

Duration of Security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

The insurance cover hereby certified is split in one war insurance part and one non-war insurance part, pursuant to the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006. Each of these parts of the insurance cover is subject to all exceptions and limitations allowed under the Convention and the implementation guidelines. The insurers are not jointly and severally liable. The insurers are:

For war risks: War Risks, Inc., [address]

For non-war risks: Pandi P&I, [address]

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 4*bis*, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of

(full designation of the State) by (name of institution or organization)

At On

(Place)

(Date)

.....
(Signature and title of issuing or certifying official)



Explanatory Notes:

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
 - 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
 - 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
 - 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
 - 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.
-

Conform cu originalul.

[Handwritten signature]

